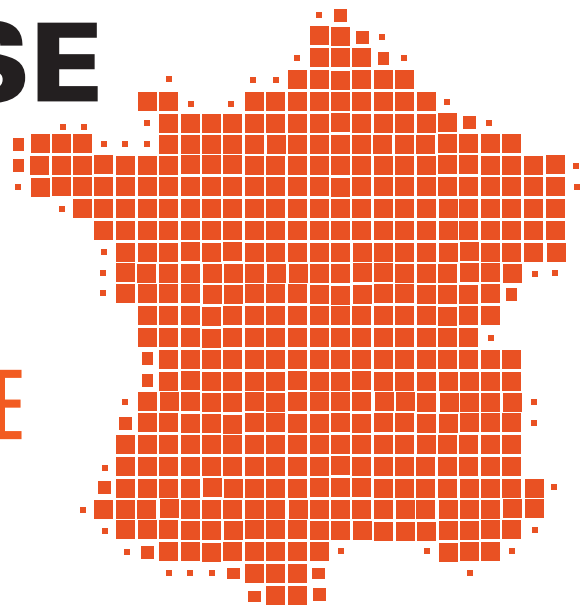


# ENQUÊTES D'OPINION

## LES ASPIRATIONS ET CLIVAGES DANS LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE

DOSSIER 6 / 6

RAPPORTS À LA VILLE



sous la direction d'Aurélien BOUTAUD,  
*chercheur*  
Juin 2018

**GRAND LYON**  
la métropole



## PRÉAMBULE

L'analyse des transformations sociales est un des fondements de tout travail de prospective : comment évoluent les valeurs morales (famille, sexualité, fin de vie...), les croyances et les aspirations des Français ? Quels sont les clivages qui s'affirment et ceux qui régressent (droite et gauche, ville et campagne, nation et mondialisation...) ? Comment certaines pratiques sociales importantes se transforment-elles (consommation, santé, alimentation, rapports de genres...) ? Quelles conceptions les Français projettent-ils pour demain concernant le rapport à l'altérité, les formes de la solidarité, la place de l'action publique ?

La direction de la prospective et du dialogue public a souhaité faire le point sur toutes ces questions. Elle a compilé plusieurs centaines d'enquêtes réalisées au niveau national et international.

Les résultats commentés sont présentés au sein des six dossiers thématiques suivants :

1. Rapports aux institutions
2. Trajectoires sociales
3. Sécularisation et religion
4. Cohésion sociale et violence
5. Valeurs morales, technologie et environnement
6. Rapports à la ville

## PRÉCAUTIONS MÉTHODOLOGIQUES

Les données présentées ici ne sont pas issues de statistiques (par exemple le nombre de délits enregistrés dans le pays par la police pendant une année) mais d'enquêtes et de sondages (par exemple la part de la population qui éprouve un sentiment d'insécurité dans les transports publics).

Nous sommes donc dans le registre du déclaratif qui permet de cerner des opinions et des représentations.

L'intérêt des enquêtes d'opinion est précisément de pouvoir appréhender la subjectivité des individus, de comprendre ce qui motive leurs comportements. Leur limite est le décalage qui existe bien souvent entre ce que les gens déclarent et ce qu'ils font réellement. Mais identifier ces décalages constitue aussi un enjeu pour tout responsable public souhaitant adapter l'offre de service aux attentes des habitants, ou inversement susciter des évolutions dans les comportements des habitants.

Les enquêtes et les sondages sont soumis par nature à de multiples biais, même quand l'échantillon est dit représentatif de la population. Par exemple, une même question formulée de deux façons différentes peut entraîner des résultats différents. Ou alors, des éléments forts dans l'actualité, mais conjoncturels, peuvent venir perturber les réponses des interviewés. Ajoutons aussi que, par définition les individus répondent aux questions qu'on leur pose. Or bien souvent aucune question ne leur permet d'exprimer ce qu'ils pensent vraiment... et ce que font alors ressortir les résultats du sondage, c'est autant les préoccupations du sondeur que les opinions des personnes sondées.

Toutefois, si tel ou tel résultat d'enquête peut toujours être critiqué, la masse des sondages et des enquêtes ne se trompe pas. C'est la raison pour laquelle la direction de la prospective et du dialogue public a souhaité compiler et recouper les résultats de nombreuses enquêtes.

Dans la restitution synthétique des résultats que nous livrons ici, aucun chiffre n'est cité seul (par exemple, x% des français pensent que...). En effet, malgré leur apparente précision ces chiffres ne sont que des ordres de grandeur. Par contre, ce qui est réellement significatif ce sont les comparaisons dans le temps et entre groupes. Toutes les données présentées exprimeront donc soit des évolutions d'opinions, soit des différences ou des proximités d'opinions entre des groupes.

## 6 dossiers thématiques, 114 fiches-enquêtes, comment s'y retrouver ?

Dossier 1 : **RAPPORTS AUX INSTITUTIONS**, piloté par Sebastian Roché

Avec les fiches rédigées par :

- Sebastian Roché (fiches 1, 2, 3, 6, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17),
- Cédric Polère (fiches 4, 5, 7),
- Aurélien Boutaud (fiches 8, 12)

Dossier 2 : **TRAJECTOIRES SOCIALES**, piloté par Cédric Polère

Avec les fiches rédigées par :

- Cédric Polère (fiches 18, 20, 23, 24, 31, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 42),
- Sebastian Roché (fiches 27, 28, 29, 30),
- Aurélien Boutaud (fiches 21, 22, 25, 32, 33, 36)
- Boris Chabanel (fiches 19, 26)

Dossier 3 : **SÉCULARISATION & RELIGION**, piloté et rédigé par Sebastian Roché (fiches 43 à 59)

Dossier 4 : **COHÉSION SOCIALE & VIOLENCES**, piloté et rédigé par Sebastian Roché (fiches 60 à 83)

Dossier 5 : **VALEURS MORALES, TECHNOLOGIE & ENVIRONNEMENT**, piloté par Cédric Polère

Avec les fiches rédigées par :

- Cédric Polère (fiches 85, 86, 88, 89, 91, 97, 98),
- Sebastian Roché (fiches 99, 100),
- Aurélien Boutaud (fiches 84, 90, 92, 93, 94, 95, 96, 101)
- Boris Chabanel (Fiche 87)

Dossier 6 : **RAPPORTS À LA VILLE**, piloté par Aurélien Boutaud

Avec les fiches rédigées par :

- Aurélien Boutaud (fiches 102, 105, 106, 108, 109, 111, 112),
- Cédric Polère (fiches 103, 107, 110, 113, 114),
- Sebastian Roché (Fiche 104)

# LES ASPIRATIONS ET CLIVAGES DANS LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE

## DOSSIER 6 **RAPPORTS À LA VILLE**

### SOMMAIRE

SYNTHÈSE.....	p. 6
102. Entre ruraux et urbains : quelles divergences de valeurs et d'opinions ? .....	p. 9
103. Mixité sociale : un sentiment de dégradation, une adhésion à des mesures qui rétablissent l'égalité.....	p. 15
104. La délinquance est forte chez les garçons et en habitat HLM .....	p. 19
105. Les banlieues dans l'imaginaire des Français, entre mythe et réalités .....	p. 23
106. Le sentiment de délaissement territorial est plus fort à l'extérieur des métropoles qu'en leur sein .....	p. 27
107. Les services publics de proximité : les Français entre attachement, craintes pour l'avenir et sentiment d'inégalité .....	p. 31
108. De la campagne rêvée à la métropole cauchemar : l'aspiration pour des villes à taille humaine .....	p. 41
109. La ville de demain : 1) le numérique plébiscité... mais à petite dose.....	p. 47
110. Les aspirations à l'habitat individuel, au calme,... : les attentes des Français en matière d'habitat.....	p. 51
111. La ville de demain : 2) une aspiration de plus en plus forte pour une ville plus verte.....	p. 57
112. La voiture, nouvel objet de tension entre les Français ?.....	p. 61
113. Le sentiment d'insécurité dans les transports en commun : données nationales .....	p. 65
114. Femmes et déplacements : une enquête menée à Bordeaux montre l'ampleur du harcèlement .....	p. 69

# DOSSIER 6 : RAPPORTS À LA VILLE

## SYNTHÈSE

Si les enquêtes d'opinion nous informent régulièrement sur ce que pensent les Français, leurs divergences de point de vue sont le plus souvent analysées sous l'angle de l'âge, de la catégorie socioprofessionnelle, du genre ou encore de l'appartenance politique. Mais on oublie parfois que le lieu de vie peut lui aussi avoir une incidence sur les pratiques et les opinions. Et plus encore, il apparaît que les Français ont un point de vue souvent bien arrêté sur leur lieu de vie. L'objet de ce dossier consiste à explorer la question du rapport que les français entretiennent avec leur territoire.

### **Le lieu de vie influe les opinions**

En nous appuyant sur quelques enquêtes et sondages publiés au cours des dernières années, nous verrons tout d'abord que le lieu de résidence est un facteur déterminant dans la formation de l'opinion et des valeurs des Français. La taille d'agglomération d'appartenance est par exemple une variables qui influe autant la formation des opinions que l'âge des personnes, et davantage encore que leur genre. Par exemple, les habitants des grands centres urbains sont en moyenne plus ouverts aux évolutions de la société, même si les écarts entre ville et campagne tendent à se réduire depuis une ou deux décennies sur de nombreux sujets. Les ruraux sont en revanche davantage satisfaits de leur cadre de vie que les urbains. Et les habitants des périphéries urbaines sont plus préoccupés que les autres par les questions de violence et d'insécurité (Fiche 102 : *Entre ruraux et urbains : quelles divergences de valeurs et d'opinions ?*).

### **Les Français entretiennent un rapport ambigu à la mixité résidentielle**

Bien entendu, le fait d'habiter tel ou tel endroit n'est jamais totalement le fruit du hasard et les Français s'établissent souvent, par choix ou par contrainte, dans des territoires où vivent des catégories sociales ou culturelles proches de la leur. La grande majorité des Français affirme toutefois soutenir le principe d'un plus grand brassage socio-culturel et d'une plus importante mixité résidentielle, et ils sont même une petite majorité à penser que la situation s'est plutôt dégradée en la matière au cours des dernières années. Ils soutiennent donc majoritairement les politiques de mixité sociale (Fiche 103 : *Mixité sociale : un sentiment de dégradation, une adhésion à des mesures qui rétablissent l'égalité*).

### **Assimilée aux cités HLM, la banlieue fait encore peur...**

Parmi les lieux repoussoirs, la banlieue arrive en bonne position. C'est d'autant plus vrai que les Français ont de la banlieue une vision largement biaisée, puisqu'ils l'assimilent le plus souvent aux seules cités HLM des périphéries urbaines. Or certaines enquêtes menées auprès des adolescents montrent que la mauvaise réputation des cités HLM n'est pas illégitime : les actes violents sont en effet beaucoup plus pratiqués par les adolescents vivant en HLM que par ceux qui résident ailleurs (Fiche 104 : *La délinquance est forte chez les garçons et en habitat HLM*). Sans surprise, l'assimilation entre banlieue et cité HLM est donc très négative : les Français se représentent ces territoires comme des zones d'insécurité et de pauvreté, des zones perdues de la République ou même, parfois, des territoires victimes d'une forme d'apartheid social et économique. Mais les Français pensent toutefois majoritairement qu'il ne faut pas se résoudre à cet abandon et que les acteurs publics doivent aider prioritairement ces territoires et leurs habitants (Fiche 105 : *Les banlieues dans l'imaginaire des Français, entre mythe et réalités*).

### **Tandis que le sentiment d'abandon gagne les petites villes et les territoires ruraux...**

Mais s'il faut soutenir les banlieues populaires, que dire alors des territoires en déclin démographique et économique ? Les Français sont aujourd'hui un tiers à considérer que leur territoire est délaissé par les acteurs publics. Ce pourcentage est évidemment plus fort dans les territoires pauvres et touchés par le chômage, mais il l'est plus encore dans les territoires éloignés des métropoles. Ainsi, les ruraux ou les habitants des zones hors d'influence des métropoles se sentent davantage abandonnés par les acteurs

publics que, par exemple, les habitants des banlieues populaires (qui bénéficient de politiques de soutien plus évidentes). Les Français sont majoritairement favorables au maintien des services dans ces zones délaissées, mais ils sont également persuadés que les politiques menées vont agrandir cette fracture territoriale au bénéfice des métropoles (Fiche 106 : *Le sentiment de délaissement territorial est plus fort à l'extérieur des métropoles qu'en leur sein*). Et ce sentiment est d'autant plus vif que de récentes enquêtes montrent à quel point les Français semblent attachés aux services publics, en particulier ceux de proximité. Après plusieurs années marquées par une certaine résignation, ils sont aujourd'hui plus réticents à l'idée de voir la place du service public de proximité se restreindre ou sa qualité se dégrader. (Fiche 107 : *Les services publics de proximité : les Français entre attachement, craintes pour l'avenir et sentiment d'inégalité*).

### **Alors on se met à rêver de la campagne à la ville...**

De fait, les dynamiques économiques et les emplois sont aujourd'hui concentrés dans les métropoles, qui attirent encore un nombre grandissant de personnes. Mais lorsqu'on les interroge sur leurs aspirations, les Français plébiscitent pourtant majoritairement la campagne, qui reste malgré tout un rêve largement inatteignable – et sans doute en partie fantasmé. Les Français apprécient pourtant de nombreux aspects de la vie en ville, mais ils craignent à l'avenir une métropolisation qui accentue les aspects négatifs de l'urbanité comme la pollution, la densité, le bruit ou encore la congestion. Pour concilier au mieux ces exigences parfois contradictoires, les Français aspirent à un entre deux symbolisé par une ville à taille plus humaine, située à proximité d'une grande agglomération (Fiche 108 : *De la campagne rêvée à la métropole cauchemar : l'aspiration pour des villes à taille humaine*).

### **Une ville du futur qu'on imagine peut-être numérique...**

Reste à savoir à quoi devront ressembler les villes de demain ? Depuis une décennie, de nombreux décideurs semblent persuadés que l'avenir de la ville passera par le développement massif du numérique, qui devrait permettre l'émergence d'une ville hyper-connectée. Pourtant, les enquêtes montrent que ce modèle de la Smart city (ville intelligente) est loin de faire rêver les Français. Ces derniers semblent d'ailleurs avoir un rapport ambigu à la question : certes désireux d'une ville mieux connectée, ils ne considèrent pas pour autant cet enjeu comme central et ne sont pas très au fait des bénéfices qu'ils peuvent en attendre concrètement (Fiche 109 : *La ville de demain : 1) le numérique plébiscité... mais à petite dose*).

### **...mais une ville qui devra surtout être plus agréable à vivre...**

En réalité, les attentes des Français semblent plus terre à terre. S'ils rêvent majoritairement de vivre à la campagne, c'est avant tout pour des raisons de qualité du cadre de vie, ce dernier étant devenu l'une des préoccupations les plus fortes des Français – et le premier motif de déménagement (Fiche 110 : *Les aspirations à l'habitat individuel, au calme,... : les attentes des Français en matière d'habitat*). Cela explique sans doute pourquoi la ville idéale à laquelle les Français aspirent est une ville plus verte et plus végétale. Et cette demande de verdure touche toutes les couches de la population, particulièrement les jeunes urbains et les populations les plus démunies (Fiche 111 : *La ville de demain : 2) une aspiration de plus en plus forte pour une ville plus verte*). Mais une ville plus verte devra également résoudre la problématique de la voiture qui, malgré des critiques de plus en plus récurrentes, a gardé dans l'opinion française une image positive. Certains sondages montrent à ce propos une évolution des perceptions qui laisse paraître de nouveaux clivages : générationnels (les jeunes semblant moins attachés à l'automobile que leurs parents) mais aussi géographiques (les urbains étant plus ouverts à des restrictions d'usage que ne le sont les habitants des périphéries urbaines et du monde rural) (Fiche 112 : *La voiture, nouvel objet de tension entre les Français ?*).

### **...mais aussi plus sûre et plus inclusive, notamment à l'égard des femmes**

Enfin, on ne saurait terminer ce panorama des attentes des Français sans nous intéresser à la capacité de la ville du futur à devenir également plus accueillante et sûre. De ce point de vue, il reste du travail à faire, comme en témoignent par exemple les études menées auprès des usagers des transports publics, qui montrent que le sentiment d'insécurité est encore extrêmement présent parmi les usagers réguliers de ces modes de transport, ceux-ci se plaignant notamment d'incivilités récurrentes, voire d'agressions (fiche 113 : Le sentiment d'insécurité dans les transports en commun : données nationales). Ce sentiment est particulièrement présent parmi les femmes, comme l'a montré une étude menée à Bordeaux où plus de 80% des femmes interrogées déclarent avoir subi au moins une agression au cours de l'année écoulée lors de leurs déplacements. Autant de comportements qui amènent bien souvent les personnes à se sentir en insécurité et à développer des stratégies d'évitement qui sont la preuve que le partage équitable de l'espace public est encore un objectif qui reste à atteindre (fiche 114 : Femmes et déplacements : une enquête menée à Bordeaux montre l'ampleur du harcèlement).



## ENTRE RURAUX ET URBAINS : QUELLES DIVERGENCES DE VALEURS ET D'OPINIONS ?

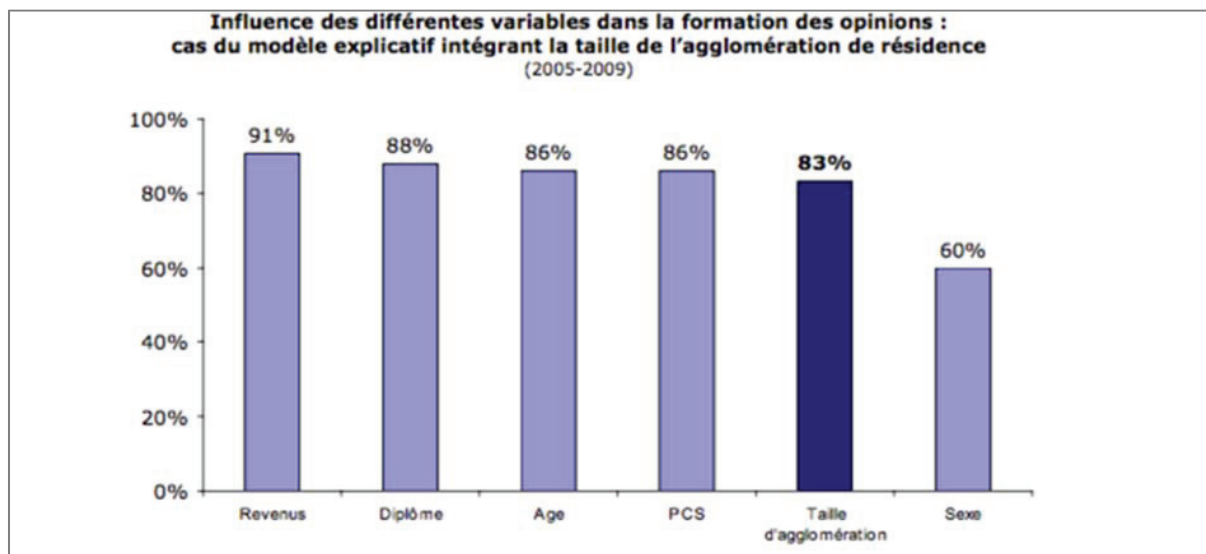
Plusieurs études réalisées par le CREDOC au début des années 2000 et au tournant des années 2010 montrent que le lieu de résidence est une des variables qui influe le plus la formation des opinions - autant que l'âge et davantage que le sexe. Les urbains sont par exemple plus ouverts aux évolutions de la société, même si les écarts tendent à se réduire sur de nombreux sujets de société. Les ruraux sont en revanche davantage satisfaits de leur cadre de vie que la moyenne, tandis que les habitants des périphéries urbaines sont plus préoccupés par les questions de violence et d'insécurité.

### Un double gradient : d'urbanité et de « provincialisme »

Les études du CREDOC font clairement apparaître des différences de comportements et d'opinion en lien avec le lieu de résidence. Pour s'en rendre compte, le CREDOC a opéré trois typologies géographiques : la première se concentre sur les écarts entre province et Ile-de-France, en distinguant Paris intra-muros, la petite couronne et la grande couronne. La seconde distingue les agglomérations en fonction de leur taille : les unités rurales de moins de 2 000 habitants, les petites unités urbaines (2 000 à 20 000 habitants), les villes intermédiaires (20 000 à 100 000 habitants), les grandes villes de province (plus de 100 000 habitants) et Paris et son agglomération. La troisième typologie, enfin, s'appuie sur le zonage en aire urbaine, décomposé en quatre catégories : les villes centre, les banlieues, les zones périurbaines et l'espace rural.

Les différences de comportement et d'opinion ont été étudiées entre ces territoires pour 65 variables dans des domaines très variés (logement, cadre de vie, sentiment de sécurité, appropriation des NTIC, départs en vacances, relations sociales, opinions et attitudes vis-à-vis de l'environnement, perception de son état de santé, attitudes vis-à-vis des politiques sociales, souhait de voir se transformer la société, etc.)

Au final, les revenus, le diplôme, l'âge et les CSP apparaissent comme les principaux facteurs de différenciation dans la formation des opinions. Mais la taille de l'agglomération de résidence (correspondant à la seconde typologie), arrive juste derrière, et loin devant le sexe. La taille de l'agglomération influe de manière significative la formation des comportements et des opinions dans 83% des 65 cas étudiés dans le cadre de l'enquête.



Lecture : dans 83% des cas, la taille de l'agglomération a une influence significative sur l'opinion ou le comportement étudié (CREDOC, 2009)

La distinction Paris-Province a quant à elle un effet significatif dans 75% des cas, et le zonage en aire urbaine a un effet jugé significatif sur l'opinion et les comportements dans 68% des cas. C'est donc la taille de l'agglomération de résidence qui est le facteur géographique le plus déterminant dans la formation des

opinions, avant même la distinction Paris-province. De façon générale, sur beaucoup de sujets, le CREDOC note d'ailleurs que « *les provinciaux urbains occupent souvent une place intermédiaire entre les ruraux et les Franciliens* » (mais ce que suggèrent les données, c'est que les urbains provinciaux seraient en moyenne plus proches des Franciliens que des ruraux).

Reste à savoir quels sont les principaux éléments de divergence d'opinions entre urbains et ruraux. C'est ce que résume le tableau ci-après, issu de l'étude du CREDOC de 2000 qui explorait plus précisément cette question des opinions (mettant à part les comportements) – en se focalisant sur les différences entre communes rurales, urbaines de province et agglomération parisienne.

<b>Effet de la taille d'agglomération sur différentes opinions, en 1998-1999</b> (Résumé des résultats issus des régressions logistiques)			
	Communes rurales	Communes urbaines de province	Paris et communes de l'agglomération parisienne
<b>Opinions sur le fonctionnement de la société</b>			
• Estime que la société doit se transformer profondément .....	⊖⊖	⊖	Ref.
• Considère que les réformes doivent être progressives .....	n. s.	n. s.	n. s.
• Pense que la justice fonctionne plutôt bien .....	⊕⊕	⊕	Ref.
• Estime que la diffusion de l'informatique est une chose souhaitable .	⊖⊖	⊖	Ref.
<b>Perception de l'évolution passée et à venir des conditions de vie</b>			
• S'impose régulièrement des restrictions .....	⊖⊖	⊖	Ref.
• Evolution positive du niveau de vie personnel .....	n. s.	n. s.	n. s.
• Evolution positive du niveau de vie des Français .....	n. s.	n. s.	n. s.
• Considère que ses conditions de vie vont s'améliorer dans les 5 prochaines années .....	n. s.	n. s.	n. s.
<b>Opinion sur le cadre de vie et l'environnement</b>			
• Opinion positive sur son cadre de vie .....	⊕⊕	⊕	Ref.
• Pense que l'état de l'environnement dans sa région est bon .....	⊕⊕	⊕	Ref.
• Pense que l'état de l'environnement en France est bon .....	⊖	⊖	Ref.
• Pense que l'état de l'environnement dans le monde est bon .....	n. s.	n. s.	n. s.
<b>Opinion et attitudes individuelles</b>			
• Estime que par rapport aux personnes de son âge, son état de santé est satisfaisant.....	⊕⊕	⊕	Ref.
• Traditionaliste en matière de moeurs .....	⊕⊕	⊕	Ref.
• Plutôt inquiet.....	⊖⊖	⊖	Ref.

Source : CREDOC, Enquêtes « Conditions de Vie et Aspirations des Français », début 1998 et début 1999.  
Lecture du tableau : n. s. : effet non significatif ; ⊖ faible effet négatif ; ⊕ faible effet positif ; ⊕⊕ fort effet positif ; ⊖⊖ fort effet négatif.

*Commentaire : La population française est répartie ici en trois catégories de communes de résidence : rurales, urbaines de province (toutes tailles de villes) et appartenant à l'agglomération parisienne.*

*Lecture : Les différences d'opinion sont comparées à la situation de référence de Paris et des communes de l'agglomération parisienne. Ex : Le fait de résider dans tel ou tel type de commune n'a pas d'influence sur l'opinion des Français concernant par exemple l'idée que « les réformes doivent être progressives » (non significatif : « n.s. »). Les habitants des communes rurales estiment significativement moins (fort effet négatif : « -- ») que la société doit se transformer par rapport aux habitants de Paris (référence) ; ils estiment significativement plus (fort effet positif : « ++ ») que « la justice fonctionne plutôt bien », etc.*

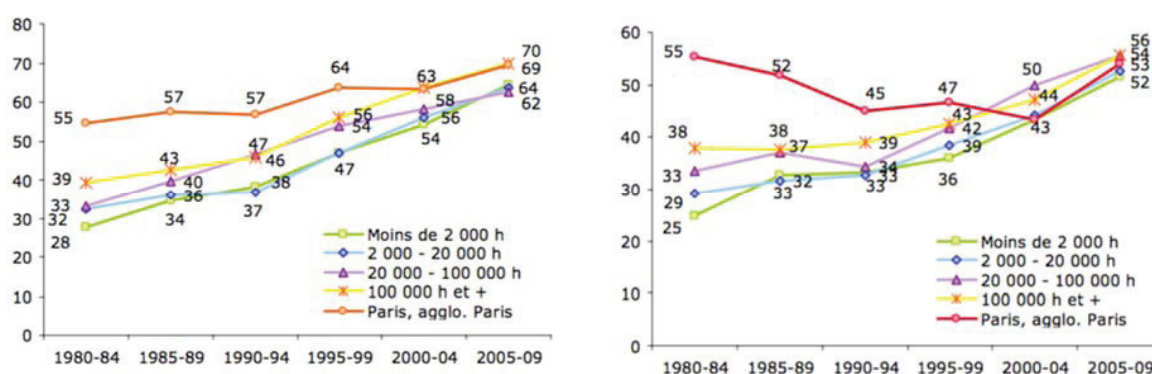
CREDOC, 2000

### **Des urbains plus ouverts aux évolutions de la société, mais progressivement rattrapés par les ruraux...**

De manière générale, les habitants des zones rurales sont plus conservateurs que les habitants des zones urbaines sur un certain nombre de sujets de société. Ils ont par exemple davantage confiance en la justice, sont moins désireux d'une transformation de la société et se déclarent plus méfiants que la moyenne vis-à-vis des innovations technologiques, en particulier en ce qui concerne la diffusion des technologies de l'information. Les ruraux déclarent également moins s'imposer de restrictions matérielles (et ce même si le niveau de vie est objectivement moins élevé en milieu rural et dans les petites villes). Sans surprise, c'est

également en milieu rural et dans les petites villes que les valeurs morales « conservatrices » sont les plus représentées, notamment en ce qui concerne la famille, le mariage et le travail des femmes<sup>1</sup> : sur ces questions les ruraux étaient en 2000 deux fois plus traditionalistes que les Franciliens, et les urbains provinciaux 1,5 fois plus. Mais le CREDOC note également que ces différences tendent à considérablement s'amenuiser avec le temps, les ruraux rejoignant progressivement l'avis des urbains sur nombre de sujets de société. Le CREDOC notait par exemple déjà en 2009 « une nette homogénéisation des opinions sur la famille et en matière de mœurs. La défense de l'opinion selon laquelle les femmes peuvent travailler même lorsqu'elles ont des enfants en bas-âge, la perte du caractère sacré du mariage, le fait que la famille ne soit pas le seul endroit où l'on se sente bien et détendu... sont autant de prises de position qui, il y a peu, étaient l'apanage des habitants de la capitale. Aujourd'hui, tout le monde (ou presque) souscrit à ces idées. » (CREDOC, 2009)

**Évolution de la part d'individus qui pensent que les femmes devraient travailler dans tous les cas où elles le désirent (à gauche) & Évolution de la part d'individus qui pensent que le mariage est une union qui peut être dissoute par simple accord des deux parties (à droite) (en %)**



Commentaire : Ces graphiques illustrent la manière dont les opinions tendent à se rapprocher entre habitants des petites et grandes agglomérations (ici sur des questions de société touchant à la place des femmes dans le travail et le divorce). CREDOC, 2009.

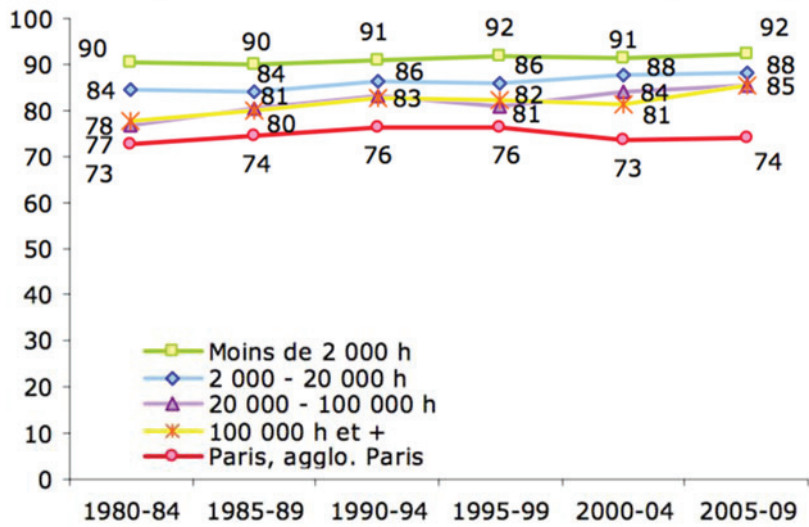
### Des urbains moins satisfaits de leur cadre de vie et des périurbains davantage préoccupés par les enjeux de sécurité

Le lieu de résidence a également un net impact sur le ressenti des populations vis-à-vis de leur environnement. Les ruraux ont par exemple une opinion beaucoup plus positive de leur état de santé et, plus encore, de leur cadre de vie. En isolant le facteur de lieu de vie des autres facteurs sociodémographiques, le CREDOC note que « les ruraux sont, toutes choses égales par ailleurs, presque 5 fois plus satisfaits de leur cadre de vie que les Parisiens.<sup>2</sup> » Contrairement à ce qui se passe pour certains sujets de société, on ne constate ici aucun rapprochement dans le temps : les ruraux restent globalement davantage satisfaits de leur cadre de vie que les urbains.

<sup>1</sup> Le CREDOC interroge les personnes sur leur adhésion à des idées telles que « la famille est le seul endroit où on se sent bien et détendu », « les femmes devraient travailler dans tous les cas où elles le désirent », ou encore « le mariage est une union qui peut être dissoute par simple accord des deux parties. »

<sup>2</sup> La question du CREDOC est formulée de manière vague et concerne la satisfaction personnelle vis-à-vis du cadre de vie quotidien, sans précision quant ce que recouvre ce dernier.

Évolution de la part d'individus satisfaits de leur cadre de vie quotidien (en %)

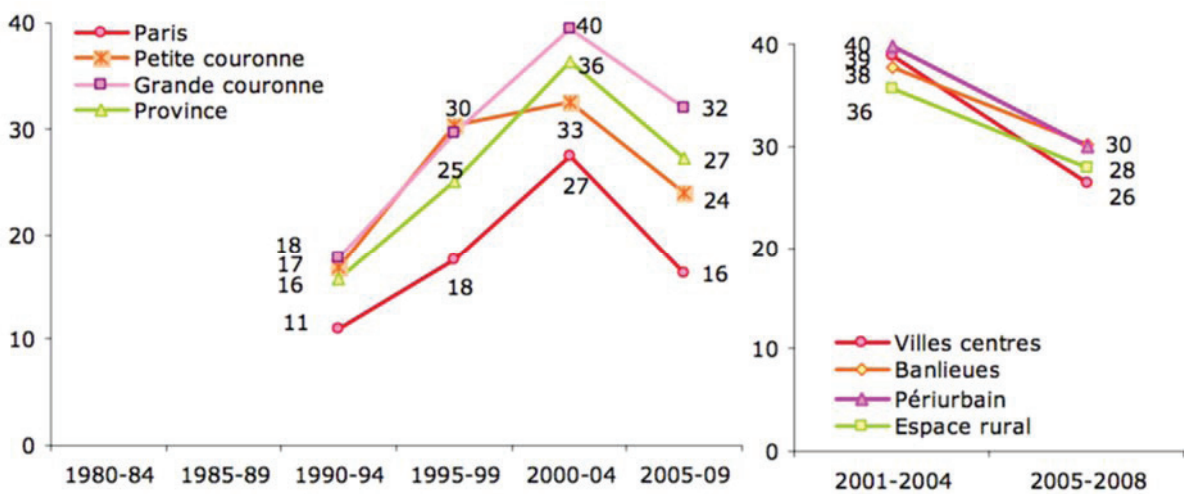


CREDOC, 2009

De manière plus anecdotique, sur ces enjeux d'environnement, on notera que les urbains ont une perception de leur région moins positive que les ruraux, comme si le lieu de résidence influait sur la vision que l'on peut se faire de l'environnement régional. Les urbains sont en revanche davantage prêts à payer des taxes en faveur de la protection de la nature.

En 2000, les ruraux étaient également moins préoccupés de leur sécurité que les urbains : ainsi, les auteurs du rapport de 2000 n'hésitaient pas écrire que « *les craintes augment(ai)ent systématiquement avec le taux d'urbanisation.* » Mais sur ce dernier point les choses ont évolué. D'abord, on constate un recul de la préoccupation sécuritaire très net après le milieu des années 2000 (après une forte montée depuis les années 1990). Mais surtout, le sentiment d'insécurité semble s'être légèrement déplacé : le sentiment d'insécurité préoccupe moins les parisiens et les habitants des villes centres, mais bien davantage les banlieusards et, plus encore, les périurbains.

Évolution de la part d'individus citant « la violence, l'insécurité » comme l'un des deux sujets qui les préoccupent le plus (en %)



CREDOC, 2010

Ces résultats montrent donc que le lieu de résidence a encore un effet significatif sur la formation des opinions, et ce même si ces différences tendent à progressivement s'estomper, notamment en matière de mœurs.

#### **Note bibliographique et méthodologique**

-Le CREDOC réalise depuis le début des années 1980 une vaste enquête sur les « *Conditions de Vie et Aspirations des Français* » (deux vagues par an de 2000 personnes interrogées) qui permet d'apprécier l'évolution de toute une série d'attitudes et d'opinions sur la nécessité de transformer la société, la perception passée et future des conditions de vie, ou encore les jugements sur l'état de l'environnement. À plusieurs reprises, le CREDOC a analysé plus en détail l'influence du lieu de résidence sur les attitudes et les opinions en utilisant des modèles de régression logistique qui permettent de mesurer, toutes choses égales par ailleurs, l'influence de différents déterminants socio-démographiques (en l'occurrence la variable géographique de résidence) :

-Ortalda L. Bigot R., 2000. *L'influence du lieu de résidence sur les opinions*, Cahier de recherche n°151, CREDOC, Paris.

-Bigot R., Croutte P., Dufflot C., 2009. *Les différences de mode de vie selon le lieu de résidence*, Cahier de recherche n°259, CREDOC, Paris.



## MIXITÉ SOCIALE : UN SENTIMENT DE DÉGRADATION, UNE ADHÉSION À DES MESURES QUI RÉTABLISSENT L'ÉGALITÉ

Selon un discours très prégnant chez les élus et les acteurs de la ville, la mixité sociale est la base du « vouloir vivre ensemble », elle est l'inverse de la ségrégation. Ici, nous nous intéressons à la perception de la mixité sociale, en général et dans le champ du logement, par les Français. Sur ce sujet, nous avons été surpris du très faible nombre de travaux qui livrent des résultats quantifiés sur les perceptions, alors que ce thème de la mixité sociale et résidentielle fait l'objet, directement ou indirectement, de nombreuses enquêtes sociologiques par entretiens auprès d'habitants de tel ou tel territoire. Retenons déjà de ces enquêtes qu'il est important de confronter les déclarations aux pratiques réelles. Exemple parmi mille, un bailleur grenoblois a indiqué récemment qu'au-delà de 40% de logements sociaux programmés sur une opération VEFA, on observe un phénomène de méfiance de la part des acheteurs potentiels, voire de renonciation d'achat (Avis PLH 2017-2022 Grenoble Alpes Métropole).

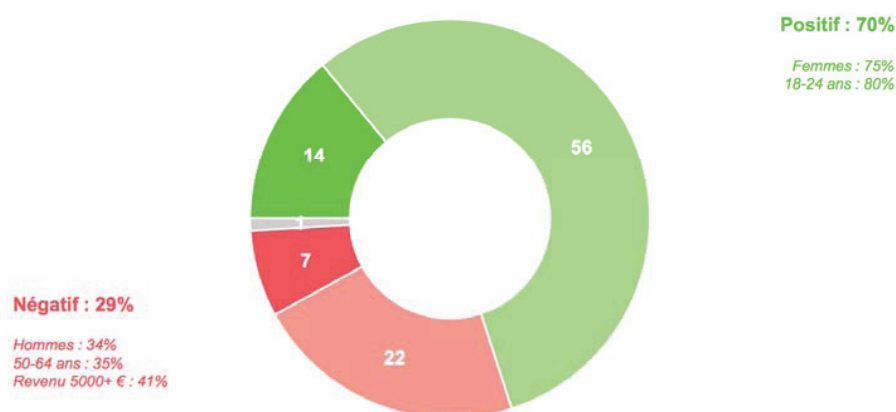
On s'appuie ici principalement sur une enquête menée en 2016 au niveau national par Elabe pour le groupe ALILA (« Les Français, le logement social et la mixité », avril 2016). Il aurait été possible de compléter ces résultats par des données sur les perceptions des discriminations dans l'accès au logement — en effet, ces perceptions peuvent nous renseigner sur la réalité de l'« aspiration » à la mixité de ceux qui louent leurs appartements — mais nous y avons renoncé par souci de ne pas tirer cette fiche vers la question du sentiment de discrimination.

L'idée que la mixité, le mélange et la rencontre de populations diversifiées dans une ville sont préférables à la ségrégation fait l'objet d'une adhésion forte des Français. 70% des Français jugent qu'il est positif « d'habiter à un endroit où vivent des personnes issues de milieux sociaux différents » (total des « très positif » et « plutôt positif ») selon un sondage réalisé en 2016. Dans le détail, le pourcentage de ceux qui jugent ceci « très positif » est faible : 14%. Et le pourcentage de ceux qui jugent cela négatif (29%, dont 7% « très négatif ») interpelle.

**Figure 1, Harris interactive pour la fédération Soliha, Les Français et le logement, 2016**

Est-ce positif ou négatif pour vous d'habiter à un endroit où vivent des personnes issues de milieux sociaux différents ?

- À tous, en % -



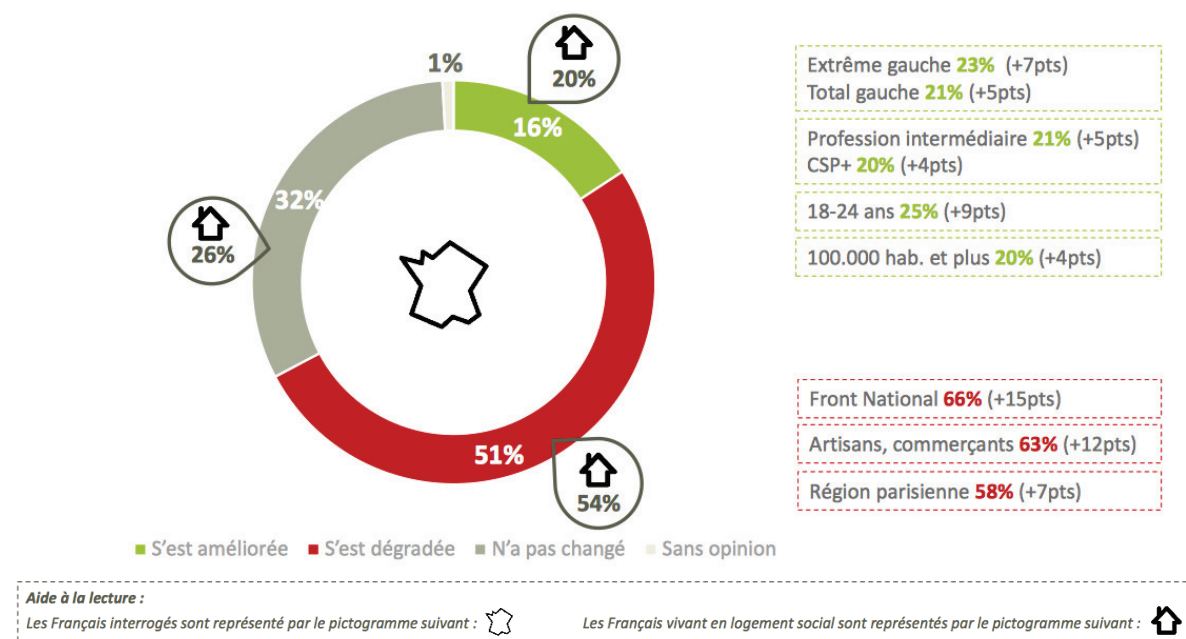
Pour aller plus loin, regardons les résultats du sondage commandé par le Groupe ALILA sur les attentes des Français en matière de logement et mixité sociale.

Premier constat : les Français posent un diagnostic négatif sur l'évolution de la mixité sociale en France. 52% pensent que, depuis dix ans, « la situation s'est dégradée » en matière de mixité sociale, et seuls 16% pensent que « la situation s'est améliorée ». 32% estiment que la situation n'a pas évolué (**figure 2**). Ce constat est partagé par les occupants de logements sociaux qui sont même un peu plus nombreux à percevoir une dégradation (54%). Ces perceptions varient en fonction des variables telles que la profession et la proximité politique<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Le rapport d'enquête ne permet pas d'avoir d'autres données au regard de cette question que celles figurant à droite du graphique, ce qui interdit une véritable analyse du poids des différentes variables sur cette opinion.

**Figure 2, Quelle évolution de la mixité sociale en France depuis 10 ans ?, « Les Français, le logement social et la mixité », ALILA / Institut ELABE, 2016**

En matière de mixité sociale, diriez-vous que, depuis dix ans, la situation en France s'est améliorée, s'est dégradée ou n'a pas changé :  
 Base : 1 131 Français

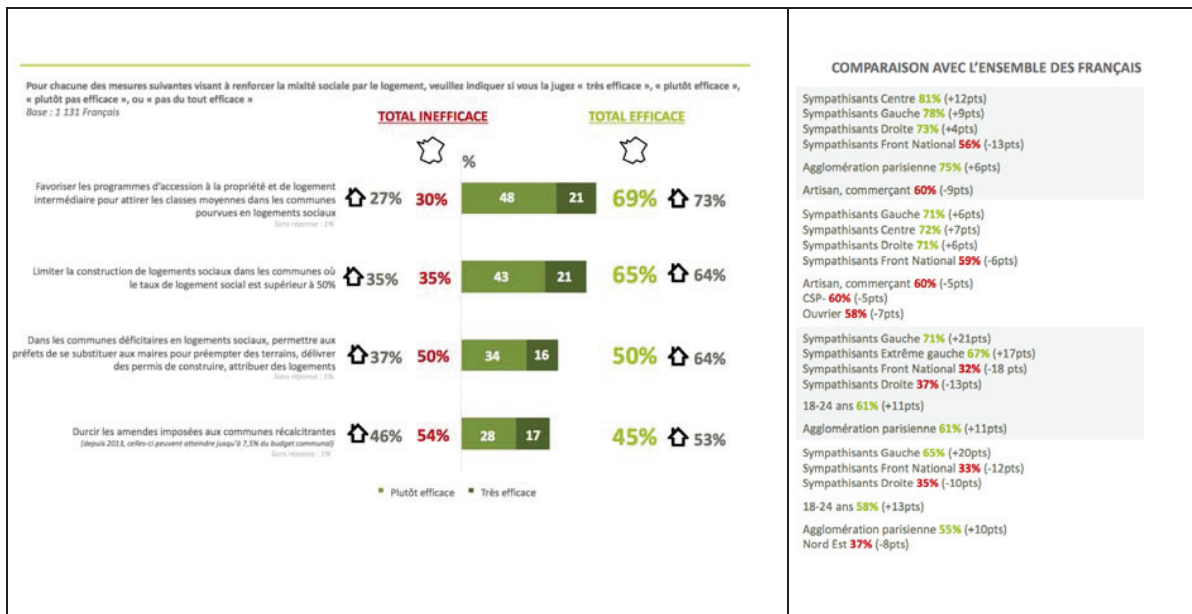


Un Français sur deux juge l'effort actuel de construction de logements sociaux insuffisant (à 51%). Le rapport note néanmoins que les sondés sous-estiment très largement la part de la population qui est éligible à un logement social (selon le sondage, 37% de la population est éligible à un logement social alors que la part réelle de français éligibles s'élève à 80%).

Pour favoriser la mixité sociale par le logement, les sondés jugent que les mesures comme l'accession à la propriété et la « construction raisonnée » sont plus efficaces que celles qui recourent à la contrainte (**figure 3**). Ainsi, près de 7 français sur 10 (69%) jugent qu'il serait efficace de « favoriser les programmes d'accession à la propriété et de logement intermédiaire pour attirer les classes moyennes dans les communes déjà fortement pourvues en logements sociaux ». Ils sont également 65% à juger « efficace » la mesure tendant à limiter la construction de logements sociaux dans les communes où le taux de logement social est supérieur à 50%. En revanche, ils sont partagés sur l'efficacité des mesures contraignantes : un Français sur deux (50%) juge « efficace » l'élargissement du rôle du préfet au détriment du Maire, et 45% efficace le durcissement des amendes à l'encontre des communes récalcitrantes à la construction de logements sociaux



**Figure 3, Quelle efficacité de 4 mesures pour renforcer la mixité sociale par le logement ?, « Les Français, le logement social et la mixité », ALILA / Institut ELABE, 2016**

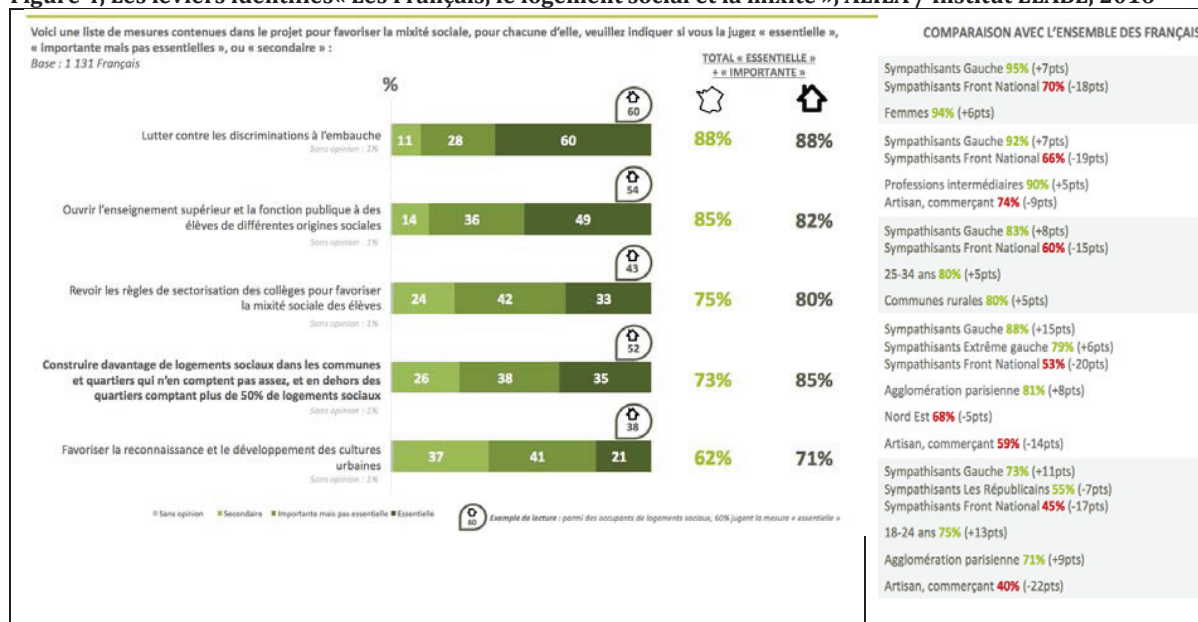


*Lecture : Pour chacune des quatre mesures proposées, la perception de son efficacité est indiquée par un pourcentage (échantillon habitants d'un logement social / échantillons ensemble des Français). Les sondés peuvent indiquer quatre niveaux d'efficacité, du « très efficace » au « pas du tout efficace ». À droite, on voit que les réponses varient selon plusieurs variables (âge, profession, proximité politique, type d'agglomération). Ainsi, 65% des Français pensent qu'il est efficace de limiter la construction de logements sociaux dans les communes où le taux est supérieur à 50%. Ils sont 71% à le penser chez les sympathisants de gauche.*

Pour arriver à la mixité, l'enquête a demandé aux sondés de donner leur avis sur une liste de cinq mesures, en leur demandant si chacune d'elle était « essentielle », « importante mais pas essentielle », ou « secondaire ». L'une d'elle concerne le logement. Pour trois Français sur quatre (73%), il faut « construire davantage de logements sociaux dans les communes et quartiers qui n'en comptent pas assez, et en dehors des quartiers comptant plus de 50% de logements sociaux » (total « essentielle » et « importante »). Les occupants de logements sociaux vont davantage dans ce sens (85%, dont 52% à juger ce levier « essentiel »). Les quatre autres mesures concernent d'autres leviers que le logement. On remarque avec étonnement que si plusieurs mesures portent sur la lutte contre les discriminations, elles portent sur les domaines du travail et de l'école, et pas sur celui du logement (alors que l'on sait que les discriminations en matière de logement existent).

88% des Français estiment « essentiel » ou « important » (ajout des deux réponses) qu'il faut « lutter contre les discriminations à l'embauche », 85 % qu'il faut « ouvrir l'enseignement supérieur et la fonction publique à des élèves de différentes origines sociales », 75% qu'il faut « revoir la sectorisation des collèges pour favoriser la mixité des élèves ». Cela semble indiquer que les Français sont favorables à une politique d'ensemble pour produire de la mixité sociale, en jouant sur les leviers fondamentaux qui permettent d'aller vers plus d'égalité.

**Figure 4, Les leviers identifiés « Les Français, le logement social et la mixité », ALILA / Institut ELABE, 2016**



## Conclusion

Une large majorité de Français (70%) jugent qu'il est positif d'habiter à un endroit où vivent des personnes issues de milieux sociaux différents, donc est favorable à l'idée d'une ville mixte socialement. Un Français sur deux pense aussi que la situation s'est dégradée en matière de mixité sociale depuis 10 ans en France. Les résultats que nous avons pu consulter ne permettent pas de savoir avec certitude si les Français sont favorables à la mise en place de mesures pour renforcer la mixité sociale dans l'habitat (on ne leur demande pas s'ils sont pour ou contre, mais s'ils les jugent efficaces, importantes, etc.). Néanmoins ils considèrent comme importantes ou essentielles des mesures qui contribuent à ce que la ville soit plus mixte (comme le fait de construire davantage de logements sociaux dans les communes et quartiers qui n'en comptent pas assez, et en dehors des quartiers qui en compte beaucoup) et qui luttent contre les discriminations (emploi, école).

### Liste et méthodologie des sondages

**ELABE**, sondage sur échantillon de 1 000 personnes représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus (méthode des quotas), plus un sur-échantillon de 131 Français vivant en logement social de manière à avoir au total 250 personnes vivant dans ce type de logement, soit un échantillon total de 1 131 personnes interrogées. Il a été réalisé par Internet les 16 et 17 février 2016, [https://elabe.fr/wp-content/uploads/2016/04/ELABE\\_ALILA\\_Etude\\_Egalite\\_Citoyenneté.pdf](https://elabe.fr/wp-content/uploads/2016/04/ELABE_ALILA_Etude_Egalite_Citoyenneté.pdf)

**Enquête Harris Interactive pour la Fédération Soliha** : Enquête réalisée en ligne du 16 au 18 mai 2017. Échantillon de 1 019 personnes, représentatif des Français âgés de 18 ans et plus. Méthode des quotas et redressement appliqués aux variables suivantes : sexe, âge, catégorie socioprofessionnelle et région de l'interviewé(e).

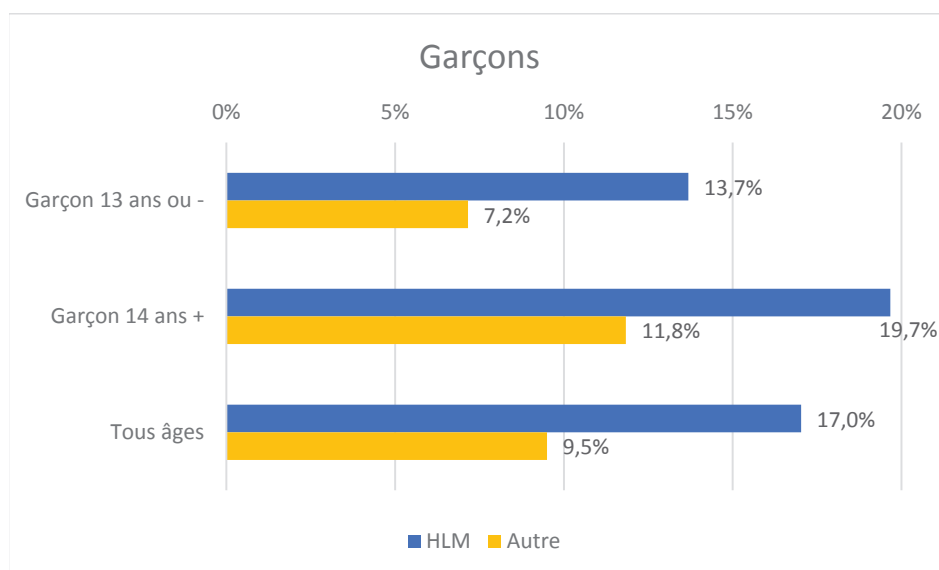
## LA DÉLINQUANCE EST FORTE CHEZ LES GARÇONS ET EN HABITAT HLM

Les enquêtes de délinquance auto-déclarées ont été inventées après la deuxième guerre mondiale par des universitaires américains. Leur but était de mieux connaître la délinquance. Et, pour ce faire, l'idée directrice qu'ils proposaient était simple : s'adresser directement aux auteurs des délits, sans dépendre de la connaissance qu'en ont la police ou la justice dont on sait le caractère lacunaire. Il s'agit de sondages auprès de diverses populations, parmi lesquelles les jeunes. Cette méthode a suivi un développement continu, et des outils standards (des questionnaires) de mesure sont apparus pour enregistrer la délinquance déclarée par les auteurs ou « auto-déclarée » (ou *self-reported* en anglais) depuis le début des années quatre-vingt. Elle est considérée comme un outil fiable par de très nombreux chercheurs, et financée par les agences nationales de recherche.

L'enquête internationale UPYC (« Les adolescents et la loi ») a été menée en 2015 par les CNRS et Sciences-Po Grenoble dans des villes françaises pour comprendre les relations des adolescents avec la cité, et elle comporte également un volet entier dédié à la mesure de la délinquance suivant un protocole nommé « ISRD » (*International Self-Reported Delinquency*). Un large échantillon représentatif des collégiens vivant dans les Bouches-du-Rhône (n=9 .000) a été interrogé.

Il existe plusieurs types d'actes délinquants (différents types de vols, de dégradations, de violences, le port d'armes, le trafic au sens de l'achat et la revente illégale de biens eux-mêmes légaux ou non). Les délits les plus fréquents sont les dégradations (de biens publics ou privés), et les vols sans violence. Ici, nous retenons quatre types d'actes violents (le fait de se battre, l'agression physique au sens de donner des coups entraînant des blessures, mais aussi le racket au sens de l'usage de la menace pour voler), et un comportement préparatoire à la violence, le port d'arme (il s'agit chez les collégiens en France exclusivement d'armes blanches comme des couteaux). A partir des déclarations des adolescents, un indice est construit qui mesure le nombre de types d'actes. Évidemment, pour un type d'acte donné (par exemple le racket), la fréquence de réalisation peut varier (par exemple, on peut racketter une fois, ou dix fois). Cependant, nous nous contentons ici de décompter le « nombre de types d'actes » et non pas le « nombre d'actes ». Cet indicateur mesure l'ancrage dans la délinquance : ainsi, un adolescent qui porte une arme, se bagarre et a déjà racketté a de fortes chances de correspondre à un profil particulier, d'appartenir au groupe des plus actifs et de ceux qui auront la plus longue trajectoire délinquante.

**Figure n°1. Le nombre de types de délits violents commis par les adolescents de sexe masculin (% en ayant commis deux types au moins) suivant l'âge et le type d'habitat (UPYC)**

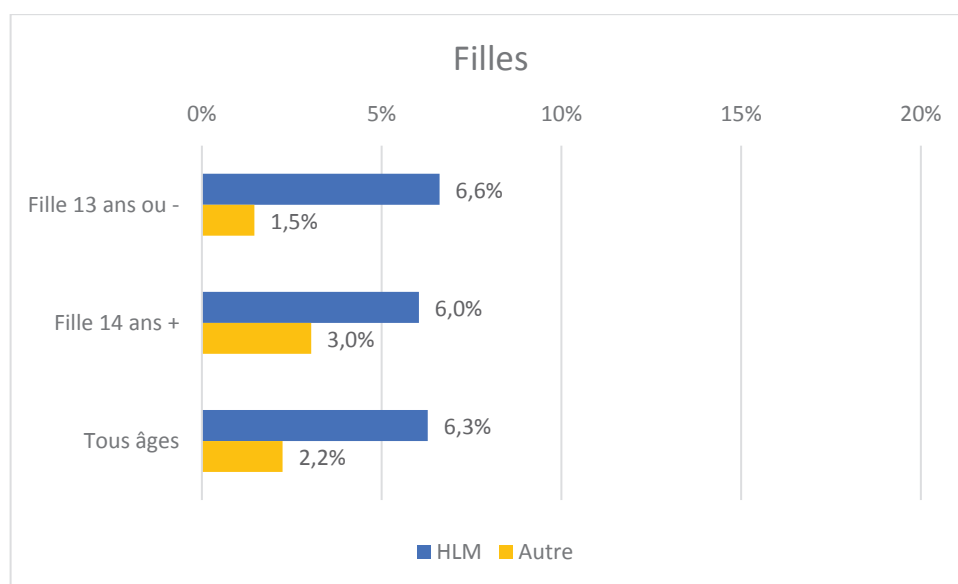


On notera d'abord qu'en moyenne 7,3% de l'échantillon déclare au moins 2 de ces actes (agression, racket, port d'arme). Mais, cette moyenne cache des disparités considérables. En effet, 11,5% des garçons et 3,4% des filles sont concernés. Le recours à la violence physique est un phénomène nettement plus masculin, les garçons en faisant usage et en étant victimes nettement plus souvent (à l'exception de la violence sexuelle qui touche surtout les filles). C'est pourquoi nous allons observer les deux groupes séparément.

La **figure n°1** présente la fréquence de l’ancrage dans la délinquance chez les collégiens. Elle distingue les plus jeunes (jusqu’à 13 ans) et les plus âgés (14 ans et plus). De plus, elle sépare les adolescents en fonction de leur lieu de résidence : en HLM ou hors HLM. Les zones d’habitat HLM concentrent géographiquement, comme chacun le sait, les difficultés. Les familles y sont plus pauvres que dans le reste de l’échantillon, les familles sont plus larges, les enfants sont plus souvent dans des collèges qui font face à des problèmes pour ne citer que quelques exemples. Ainsi, à travers cette variable qui décrit le type de logement, on mesure l’effet de l’environnement sur les comportements des jeunes. On vérifie d’abord que la délinquance violente est nettement plus prévalente en milieu HLM qu’en dehors : l’écart est presque du simple au double (9,5% hors HLM contre 17% en milieu HLM). Et, on note ensuite que cette délinquance grave se développe, chez les garçons avec l’âge : les plus âgés des collégiens, qui sont aussi plus expérimentés, vont plus souvent recourir à la violence.

La **figure n°2** présente la fréquence de l’ancrage dans la délinquance chez les collégiennes. On se souvient que leur propension à commettre plusieurs types de délits violents est plus réduite que celle des garçons. Mais la moyenne dans ce groupe (3,4%) des profils violents est bien distincte suivant qu’elles vivent en milieu HLM ou en dehors. Les écarts du risque de commettre plusieurs types de délits sont encore plus marqués que chez les garçons et varient du simple au triple (6,3% en milieu HLM contre 2,2 % en dehors). Il faut ajouter qu’en milieu HLM on n’observe pas de développement avec l’âge : tout se passe comme si une sorte de plafond était atteint (autour de 6%) vers 13 ans, et qu’il ne pouvait être dépassé. En revanche, hors du milieu HLM, on observe, comme chez les garçons, une progression avec l’âge (de 1,5 à 3%).

**Figure n°2. Le nombre de types de délits liés à de la violence commis par les adolescents de sexe féminin (% en ayant commis deux types au moins) suivant l’âge et le type d’habitat (UPYC)**



### Interprétation

Les facteurs explicatifs de la délinquance violente pour les jeunes sont liés avant tout au sexe et aux conditions socio-économiques de l’environnement, et dans une moindre mesure à l’âge. Les variables explicatives les plus classiques apparaissent toujours valides. Les filles sont moins délinquantes. Résider dans un quartier HLM augmente la délinquance violente. Les interprétations sont de nature culturelle et socio-économique. L’effet du sexe s’explique par la socialisation familiale et scolaire des filles qui les dissuade de prendre part à des activités violentes : des modèles culturels qui sont appris très tôt et protègent contre l’adoption de comportements violents. Cela dit, on voit que ces modèles peuvent être fragilisés dans certains contextes, comme en milieu HLM. Les sociologues des banlieues ont déjà souligné la prégnance d’une « culture de la masculinité », laquelle affecte la socialisation des filles qui se déroule plus dans la rue et suivant les normes viriles qu’elles adoptent un peu plus souvent (les filles délinquantes appartiennent à des groupes où les garçons sont présents, indiquant un phénomène d’apprentissage). Avec l’effet du genre, celui du milieu de vie est le plus déterminant. On parle « d’effet de voisinage » pour caractériser l’influence de l’environnement du cadre de vie. Le développement des adolescents dans un environnement défavorisé, dans lequel ils sont moins encadrés par des adultes, a des conséquences sur leurs attitudes violentes et les pratiques délinquantes correspondantes qui s’apprennent dans et se transmettent dans les groupes de pairs.

### **Références : « Les adolescents et la loi », UPYC-France**

L'indicateur de mesure dans l'ancrage délinquant est une échelle de Likert (un score additif) composé à partir de la prévalence des comportements durant la dernière année écoulée : le fait de se battre, l'agression physique (au sens de donner des coups entraînant des blessures), mais aussi le racket (au sens de l'usage de la menace pour voler) et le port d'une arme sur soi dans la rue (une arme blanche, aucun collégien ne s'étant déclaré porteur d'une arme à feu).

UPYC est une recherche portant sur l'insertion des jeunes dans la cité. Elle a été dirigée par Sebastian Roché et Sandrine Astor au laboratoire Pacte, CNRS et Sciences Po Grenoble, Université de Grenoble. UPYC a été financée par l'ANR et le CSFRS

Le travail de terrain s'y est déroulé entre avril et juin 2015. Elle porte sur les adolescents scolarisés (de 12 à 16 ans), l'essentiel des répondants ayant entre 13 et 15 ans.

Les sites retenus pour la recherche sont les collèges des Bouches du Rhône. L'échantillon est représentatif et un peu plus de 9.300 adolescents ont été interrogés dans les établissements scolaires dont les classes ont été tirées au sort.



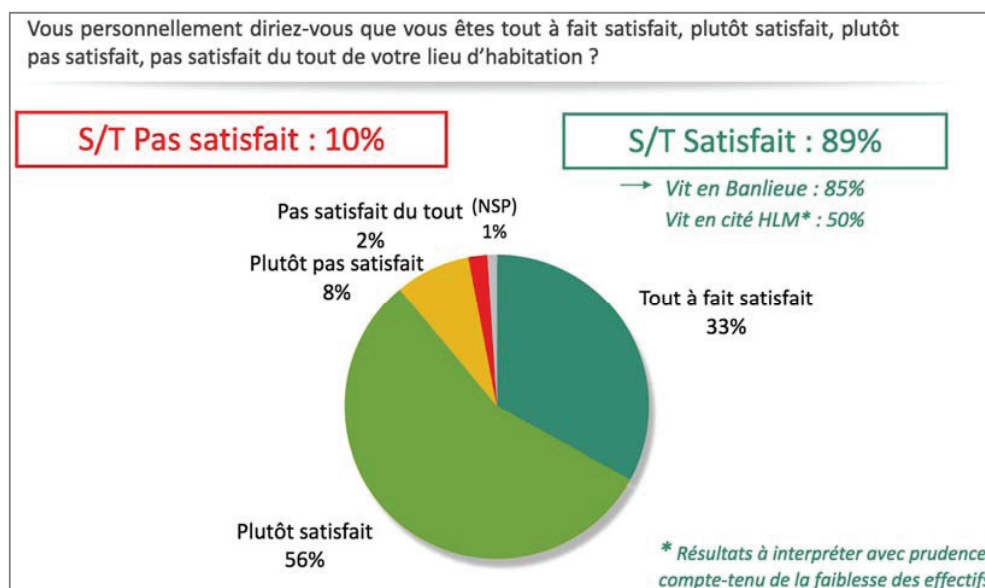
## LES BANLIEUES DANS L'IMAGINAIRE DES FRANÇAIS, ENTRE MYTHE ET RÉALITÉS

Les Français ont une vision biaisée de la banlieue, souvent assimilée aux seules cités HLM. L'image des banlieues est de ce fait très négative : les Français se représentent ces territoires comme des zones d'insécurité et de pauvreté, des zones perdues de la République ou même, parfois, des territoires victimes d'une forme d'apartheid social et économique. Malgré un clivage droite-gauche assez marqué, les Français sont toutefois majoritaires à penser qu'il ne faut pas se résoudre à cet état de fait et qu'il convient d'aider prioritairement ces territoires et leurs habitants.

### Un amalgame entre banlieues et cités HLM...

Un sondage Odoxa réalisé en 2015 montrait que 85% des habitants des banlieues (au sens statistique<sup>1</sup>) se déclaraient satisfaits de leur lieu de vie : un score qui peut sembler étonnamment élevé et qui s'avère très proche de la moyenne française (89%). Ces chiffres cachent en réalité un malentendu : l'étude Odoxa révèle en effet que les personnes habitant les banlieues « *ont tellement intériorisé l'image négative du terme banlieue qu'elles ne se considèrent pas comme des habitants des banlieues.* » Autrement dit, le terme banlieue apparaît aujourd'hui dans l'imaginaire collectif comme synonyme non seulement de banlieues populaires, mais plus encore de cités HLM, et ce alors même que la grande majorité des banlieues ne sont pas des cités HLM – et que toutes les cités HLM ne se trouvent pas en banlieue.

Le fait marquant est que, dans les cités HLM (que celles-ci soient situées en banlieue ou non), la satisfaction à l'égard de son lieu d'habitation s'effondre littéralement : elle passe d'une moyenne nationale de 89% à seulement 50%. Seuls 9% des habitants des cités se déclarent très satisfaits de leur lieu de vie contre 33% en moyenne pour la France. A l'inverse – et c'est encore plus spectaculaire – 31% des personnes habitant une cité HLM se déclarent « pas du tout satisfaits » de leur lieu de vie, contre 2% seulement au niveau national !



Odoxa, 2015

### ...qui génère une vision très négative des banlieues, entre insécurité et pauvreté

Cet amalgame entre cités difficiles et banlieues explique la vision particulièrement négative que les Français ont de ces dernières. Une enquête réalisée par le CSA en 2010 montrait en effet que les Français associent spontanément aux banlieues des notions plutôt négatives liées avant tout :

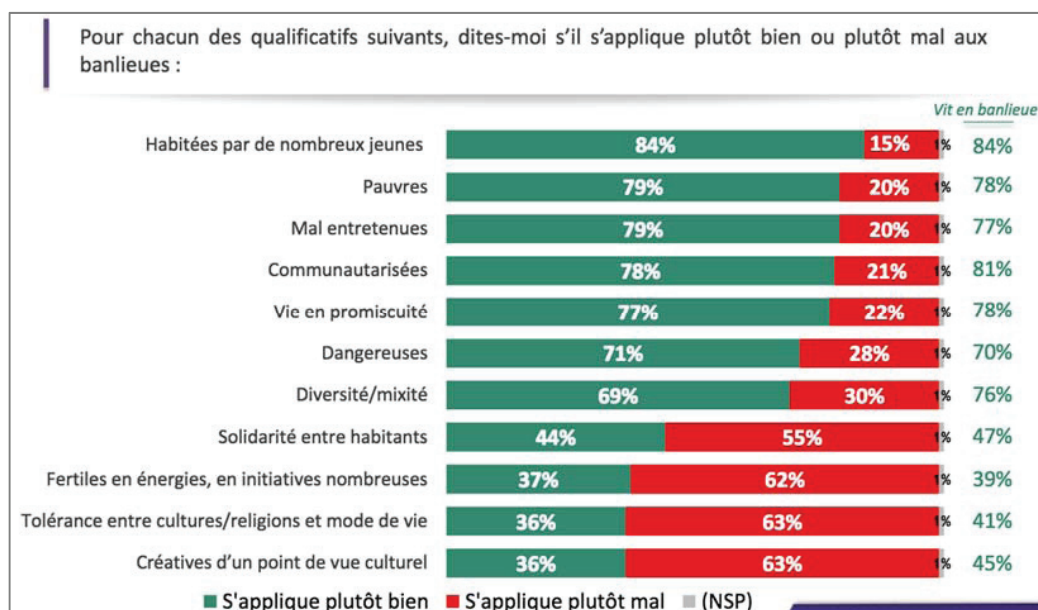
- à l'insécurité (*insécurité, violence, délinquance*) dans 28% des cas ;
- aux formes architecturales (*cités, tours, quartiers*) dans 23% des cas ;
- à la situation géographique (*périphérie, en dehors de la ville*) dans 22% des cas ;
- aux difficultés financières et sociales (*pauvreté, chômage*) dans 18% des cas.

<sup>1</sup> L'Insee considère comme banlieue toute commune d'une unité urbaine qui n'est pas ville-centre, celles-ci étant définies comme les communes « *avant une population supérieure à 50 % de celle de la commune la plus peuplée, ainsi que cette dernière.* »



Commentaire : à la question « Quand vous entendez banlieues, à quoi pensez-vous ? » Les réponses données ici sont spontanées (question ouverte). Elles sont ensuite regroupées par catégorie : 28% des termes cités renvoient à des questions de sécurité, 23% à des formes d'habitat et d'architecture, etc. Le total dépasse 100% car plusieurs réponses ont pu être données. (note : ce sondage se focalise sur l'opinion des Français vivant dans des villes de plus de 30.000 habitants) CSA, 2010

On notera que l'étude Odoxa citée plus haut, réalisée en 2015, faisait ressortir des qualificatifs un peu différents puisque les banlieues étaient alors vues comme : habitées par de nombreux jeunes (84% des Français adhéraient à cette idée), pauvres (79%), mal entretenues (79%), communautarisées (78%), favorisant la promiscuité (77%) et dangereuses (71%). (nda : dans ce cas les qualificatifs étaient suggérés, alors que dans l'étude CSA 2017 la question était ouverte).



Odoxa, 2015



Force est de constater que les Français sont très peu enclins à citer des qualificatifs positifs lorsqu'il s'agit d'évoquer les banlieues. Ils sont toutefois 74% à se dire d'accord avec l'idée selon laquelle la banlieue regorge de talents dont le pays aurait tort de se priver – une opinion qui reste toutefois très clivée politiquement puisque 91% des sympathisants de gauche sont d'accord avec cette affirmation, contre seulement 39% des sympathisants du FN. (IFOP, 2017) En tout, seuls 14% des Français considèrent que les inégalités dont sont victimes ces territoires sont le fait de l'attitude de leurs habitants. (CSA, 2010)

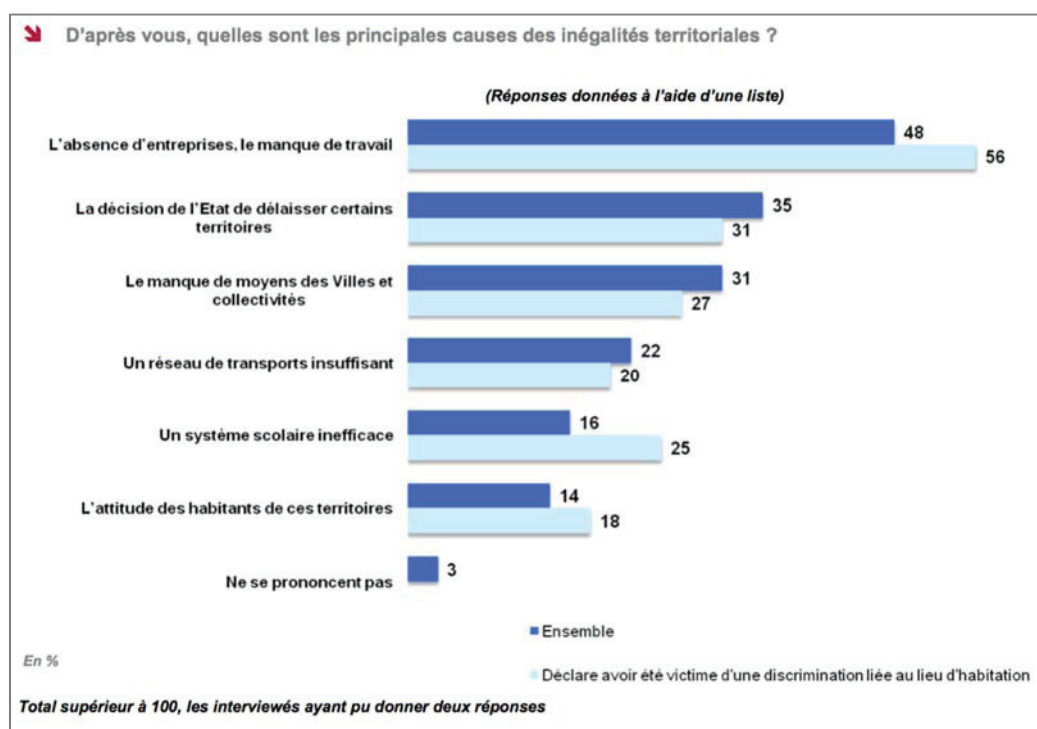
**- Réponses « Plutôt d'accord » -**

	Ensemble des Français 26-28 Oct. 2015 (%)	Ensemble des Français 16-17 Fév. 2017 (%)	Proximité politique		
			TOTAL Gauche	Les Républicains	Front National
• La banlieue regorge de multiples talents dont le pays aurait tort de se priver .....	72	<b>74</b>	91	62	39
• Les banlieues sont des territoires perdus de la République .....	57	<b>58</b>	46	68	83
TOTAL .....	100	<b>100</b>	100	100	100

IFOP, 2017

### Des zones « d'apartheid territorial » qu'il faut aider davantage

Ce sentiment de gâchis est confirmé par le fait que, lorsqu'on leur propose de choisir parmi une liste de raisons pouvant expliquer les discriminations dont sont victimes les banlieues, les Français citent avant tout le manque d'entreprises et de travail (48%), le délaissement de l'Etat (35%) et le manque de moyen des collectivités et de l'Etat (31%) (rappelons que ce sondage se focalise sur l'opinion des Français vivant dans des villes de plus de 30.000 habitants). (CSA, 2010)



CSA, 2010

Ce soutien particulier de l'Etat en faveur des banlieues défavorisées existe déjà, bien entendu. Caractérisé par les dispositifs des quartiers prioritaires, il explique sans doute pourquoi les habitants des banlieues populaires ne se sentent pas beaucoup plus délaissés par les pouvoirs publics que la moyenne des Français (CREDOC 2017, voir fiche correspondante). Ce que suggèrent les sondages, en revanche, c'est qu'un renforcement de cette aide serait sans doute considéré comme légitime par la majorité des Français.

## Conclusion

On retiendra que les Français assimilent la banlieue aux cités HLM les plus défavorisées, ce qui les amène à en avoir une vision très négative (insécurité, grands ensembles, chômage, pauvreté, etc.). Conscients que ces territoires et leurs habitants sont victimes d'une forme de mise à l'écart, ils sont favorables à davantage d'action de la part de l'État en leur faveur.

### Note bibliographique et méthodologique

-CREDOC, 2017. *Les Français et leurs territoires : vécus et attentes vis-à-vis des pouvoirs publics*, Coll. des rapports, n° 336, CREDOC, novembre 2017 (résultats obtenus à partir du dispositif permanent du CREDOC « Conditions de vie et opinions des Français » auprès de 2000 Français âgés de douze ans et plus, méthode des quotas basée sur sexe, âge et profession après stratification par région et catégorie d'agglomération).

URL : <http://www.credoc.fr/publications/abstract.php?ref=R336>

-CSA, 2010. *Les habitants des communes de plus de 30 000 habitants et les discriminations territoriales*, CSA, La Courneuve, 5 novembre 2010. (sondage auprès de 876 personnes représentatif de la population de 18 ans et plus résidant en France dans les communes de plus de 30 000 habitants, issu de trois échantillons de 1000 personnes constitués d'après la méthode des quotas basée sur sexe, âge et profession du chef de ménage, après stratification par région et catégorie d'agglomération. Questionnaire par téléphone des 13-14, 20-21, 26-27 octobre 2010).

URL : [http://www.ville-la-courneuve.fr/LC\\_infos/media/sondage.pdf](http://www.ville-la-courneuve.fr/LC_infos/media/sondage.pdf)

-IFOP, 2017. *Les Français et la situation dans les banlieues*, IFOP, Figaro, Février 2017. (sondage auprès de 1000 personnes représentatif de la population française de 18 ans et plus, méthode des quotas basée sur sexe, âge et profession après stratification par région et catégorie d'agglomération. Questionnaire en ligne du 16 au 17 février 2017).

URL : [http://www.ifop.fr/?option=com\\_publication&type=poll&id=3659](http://www.ifop.fr/?option=com_publication&type=poll&id=3659)

-Odoxa, 2015. *Le regard des Français sur les banlieues 10 ans après les émeutes*, Odoxa, Le Parisien Aujourd'hui en France, 25 octobre 2015. (sondage auprès de 1000 personnes représentatif de la population française de 18 ans et plus, méthode des quotas basée sur sexe, âge et profession après stratification par région et catégorie d'agglomération. Questionnaire en ligne du 22 au 23 octobre 2015).

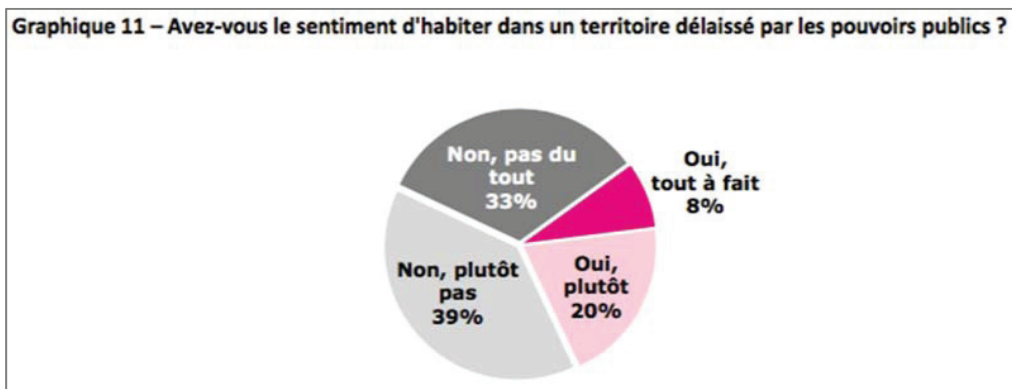
URL : <http://www.odoxa.fr/sondage/francais-banlieues-10-ans-apres-emeutes/>

## LE SENTIMENT DE DÉLAISSEMENT TERRITORIAL EST PLUS FORT À L'EXTÉRIEUR DES MÉTROPOLES QU'EN LEUR SEIN

S'ils sont généralement attachés au territoire dans lequel ils vivent, les Français sont toutefois un tiers à considérer que leur territoire est délaissé par les acteurs publics. Ce pourcentage varie grandement en fonction, d'une part, de la situation économique et sociale des territoires (on se sent davantage délaissés lorsqu'on habite un territoire pauvre et touché par le chômage) et, plus encore, en fonction du gradient de ruralité : les ruraux ou les habitants des zones hors d'influence des métropoles se sentent davantage abandonnés par les acteurs publics que, par exemple, les habitants des banlieues populaires. Les Français se disent favorables au maintien des services dans ces zones délaissées, mais ils sont persuadés que les politiques menées vont agrandir cette fracture territoriale au bénéfice des métropoles.

### Un Français sur trois a le sentiment que son territoire est abandonné par les pouvoirs publics

Une récente enquête du CREDOC réalisée en 2016 et publiée en 2017 montre clairement que la grande majorité des Français se sentent liés au territoire dans lequel ils vivent : les trois quarts d'entre eux se déclarent par exemple attachés à leur région. Cette même étude montre toutefois que près de 30% d'entre eux ont aujourd'hui le sentiment d'habiter dans un territoire délaissé par les pouvoirs publics. (CREDOC, 2017)



CREDOC, 2017

Une étude de l'IFOP réalisée en 2017 pour le compte du groupe Les Républicains de l'Assemblée nationale fait un constat assez proche : 36% des répondants déclarent que, selon eux, la commune dans laquelle ils résident ne bénéficie pas vraiment, ou pas du tout, de l'action et de la présence des pouvoirs publics. (IFOP, 2017)

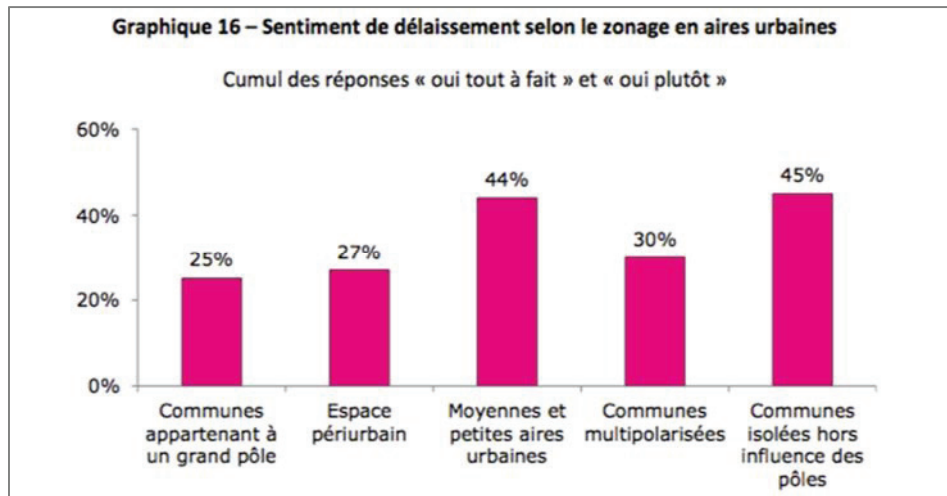
### Le sentiment d'abandon est plus fort dans les territoires en difficulté...

Les deux études montrent par ailleurs que les caractéristiques socio-économiques ou démographiques des individus jouent relativement peu sur ce sentiment : certes, le fait d'être pauvre, peu diplômé ou encore sans emploi renforce un peu le sentiment d'appartenir à un territoire délaissé. Mais ce genre de situation individuelle est évidemment plus fréquent dans les territoires qui connaissent des difficultés, et c'est donc logiquement ce sentiment de vivre dans un territoire en difficulté (même si on ne l'est pas soi-même) qui semble déterminant, comme le note par exemple le CREDOC : « *le sentiment de délaissement et le sentiment de vivre dans un territoire en difficulté sont fortement liés, sauf dans les quartiers prioritaires.* » (CREDOC, 2017) En effet, dans ces derniers, les habitants ont davantage l'impression de vivre dans un territoire en difficulté que la moyenne, mais ils semblent également avoir « *conscience de vivre dans un territoire qui bénéficie d'une action renforcée de la part des pouvoirs publics* », si bien que le sentiment d'abandon n'y est guère plus élevé que dans la moyenne du territoire Français.

### ...mais l'éloignement des grands pôles urbains est le principal vecteur du sentiment de délaissement

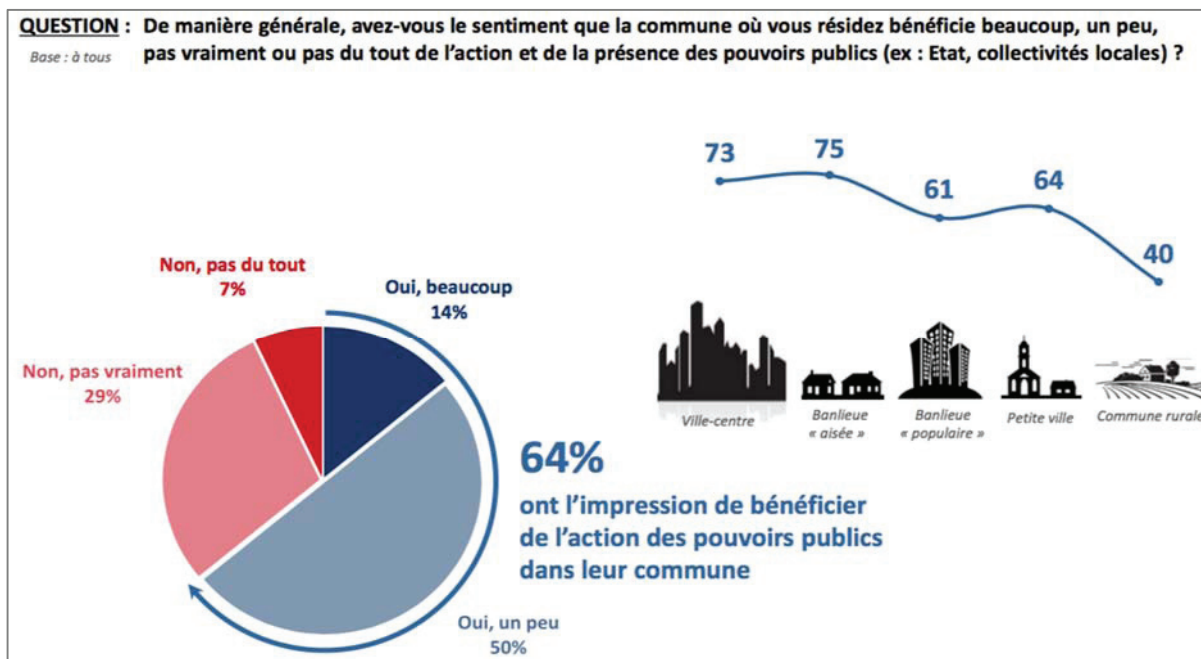
Plus encore que les difficultés du territoire, les deux études montrent que le facteur le plus fortement corrélé au sentiment de délaissement est le degré de ruralité du territoire concerné et, plus encore, l'éloignement des grands pôles urbains/métropolitains. L'étude du CREDOC montre que, dans les communes isolées hors

d'influence des pôles urbains, 45% des habitants ont le sentiment d'habiter un territoire délaissé des pouvoirs publics, contre 32% dans les quartiers prioritaires et 25% dans les grands pôles urbains.



CREDOC, 2017

En miroir, l'enquête de l'IFOP arrive au même constat en montrant que le sentiment de bénéficier de l'action des pouvoirs publics concerne 75% de la population dans les banlieues aisées, puis tombe à 61% dans les banlieues populaires avant de s'effondrer en milieu rural à 40% seulement.



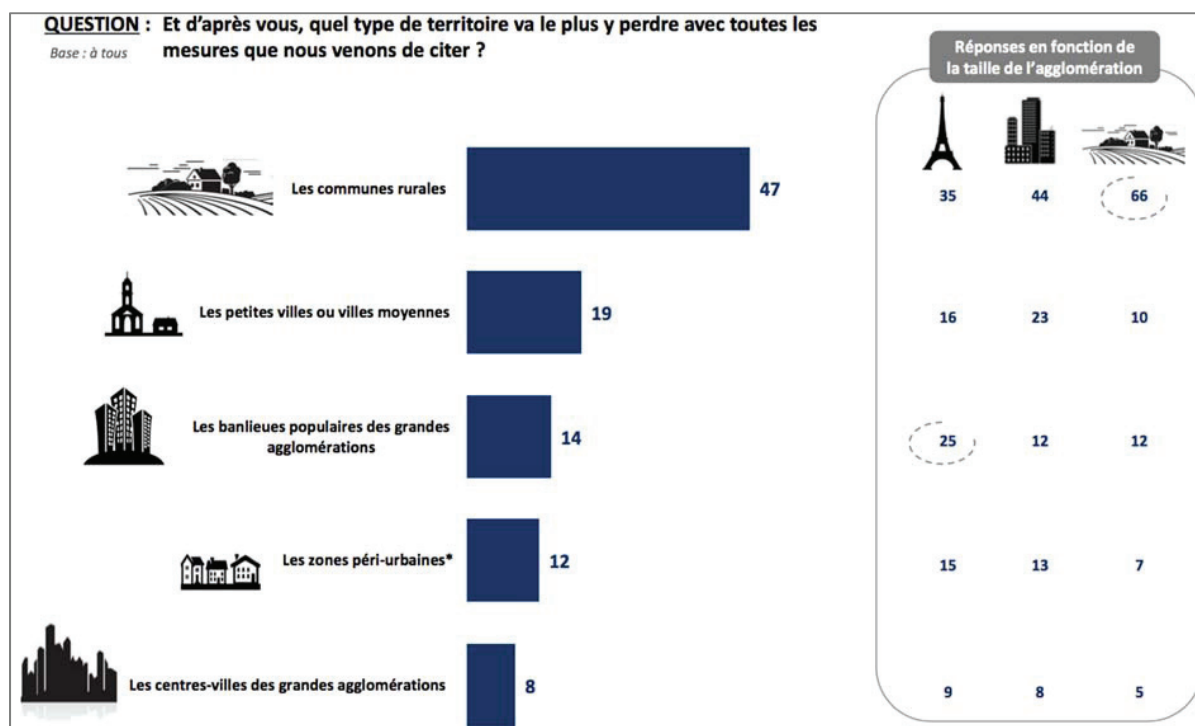
Commentaire : 64 % des Français ont l'impression de bénéficier de l'action des pouvoirs publics dans leur commune, mais ce sentiment est plus fort dans les villes-centres (73%) et les banlieues aisées (75%). Au contraire, la majorité (60 %) des ruraux ont l'impression de ne pas suffisamment bénéficier de l'action des pouvoirs publics dans leurs communes. IFOP, 2017

On notera au passage que ce sentiment de délaissement est également plus fort parmi les sympathisants du FN, qui sont seulement 49% à avoir l'impression de profiter de l'action des pouvoirs publics, et plus faible parmi les sympathisants de La République en Marche, qui à 77% ont l'impression de profiter de l'action des pouvoirs publics. (IFOP, 2017)

### Une demande de rééquilibrage... mais le sentiment que la politique actuelle va accroître cet avantage des métropoles

Enfin, le CREDOC note que le nombre d'équipements intermédiaires disponibles sur la commune de résidence est fortement corrélé au sentiment de délaissement (parmi ces services : police-gendarmerie, supermarché, librairie, collège, laboratoire d'analyses médicales, ambulance, gare, bassin de natation...). De son côté l'IFOP note de la part des Français une demande prioritaire d'action publique en faveur des services de proximité (y compris les commerces). 58% des Français sont même favorables à une augmentation des impôts si celle-ci permet de garder des services publics à proximité des usagers sur l'ensemble du territoire.

Mais s'ils sont globalement favorables à un rééquilibrage, les Français semblent pour la plupart persuadés que les politiques actuellement menées vont favoriser ce déséquilibre en faveur des aires urbaines. L'enquête de l'IFOP montre par exemple que la majorité des Français pensent que ce sont les zones rurales (47%) et les petites et moyennes villes (19%) qui vont le plus perdre suite aux mesures prises concernant la fiscalité locale (baisse des dotations de l'Etat, suppression de la taxe d'habitation, réduction du nombre d'emplois aidés). Ce sentiment est plus prégnant encore dans les zones rurales, où les deux tiers des habitants pensent qu'ils seront les principaux perdants de ces mesures. Mesures dont les habitants des métropoles apparaissent en miroir comme les principaux bénéficiaires.



Commentaire : Invités à s'exprimer sur les conséquences des récentes réformes concernant la fiscalité et les moyens des collectivités, les Français estiment à 47% que ce sont d'abord les communes rurales qui vont être perdantes. Ce sentiment est encore plus fort parmi les habitants des zones rurales et des petites villes, qui pensent à 66% qu'ils seront les principaux perdants. (IFOP, 2017)

Au final, on retiendra que le sentiment d'être abandonné par les pouvoirs publics, s'il est encore minoritaire en France, touche particulièrement les territoires qui connaissent des difficultés économiques, et plus encore ceux qui ne bénéficient pas de mesures de soutien spécifiques et qui sont en dehors de la zone d'influence des grands centres urbains. Les Français se disent à ce titre majoritairement favorables à un maintien des services de proximité dans ces zones, mais ils semblent persuadés que les politiques menées vont au contraire creuser cette fracture territoriale.

### **Note bibliographique et méthodologique**

CREDOC, 2017. *Les Français et leurs territoires : vécus et attentes vis-à-vis des pouvoirs publics*, Coll. des rapports, n° 336, CREDOC, novembre 2017 (résultats obtenus à partir du dispositif permanent du CREDOC « Conditions de vie et opinions des Français » auprès de 2000 Français âgés de douze ans et plus, méthode des quotas basée sur sexe, âge et profession après stratification par région et catégorie d'agglomération).

URL : <http://www.credoc.fr/publications/abstract.php?ref=R336>

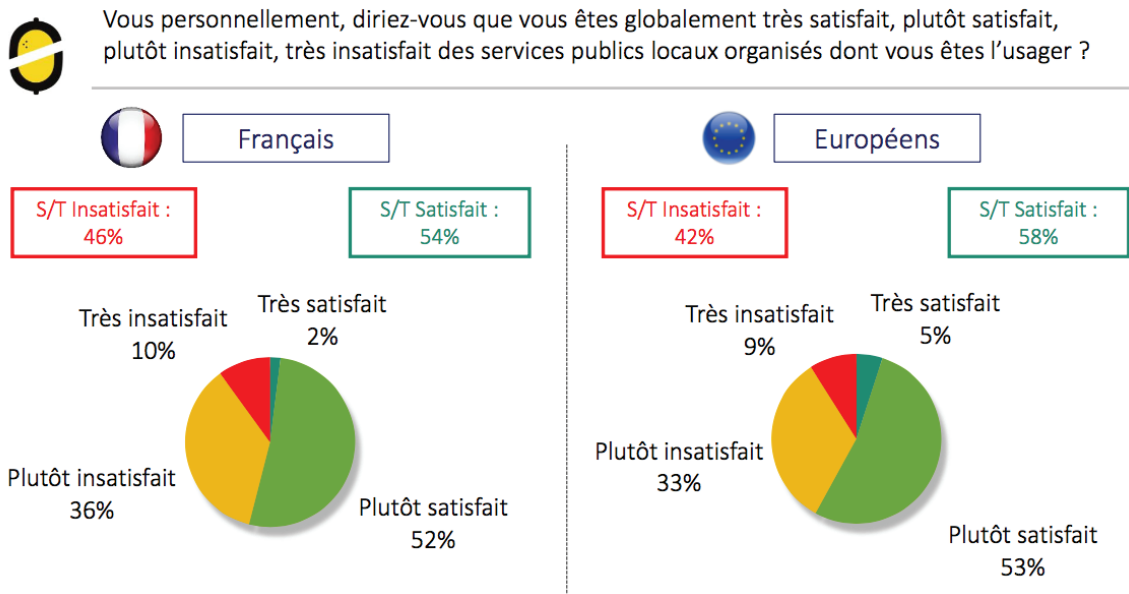
IFOP, 2017. *Fractures françaises. Enquête sur la perception des fractures territoriales et du rôle des collectivités locales*. IFOP, Groupe les Républicains de l'Assemblée nationale, 20 septembre 2017. (sondage auprès de 1503 personnes représentatif de la population française de 18 ans et plus, méthode des quotas basée sur sexe, âge et profession après stratification par région et taille de l'unité urbaine de référence. Questionnaire en ligne du 12 au 14 septembre 2017).

URL : [http://www.ifop.com/?option=com\\_publication&type=poll&id=3852](http://www.ifop.com/?option=com_publication&type=poll&id=3852)

# LES SERVICES PUBLICS DE PROXIMITÉ : LES FRANÇAIS ENTRE ATTACHEMENT, CRAINTES POUR L'AVENIR ET LE SENTIMENT D'INÉGALITÉ

Les Français sont majoritairement satisfaits (54%) de leurs services publics locaux (Odoxa, « Regard des Français et des Européens sur les services publics », 2017). Cette proportion est un peu inférieure à la moyenne européenne (58%). Mais cette satisfaction ne réunit guère plus d'un Français sur deux, avec une part de « très insatisfaits » (10%) bien plus élevée que celle des « très satisfaits » (2%), ce qui est loin d'être un plébiscite.

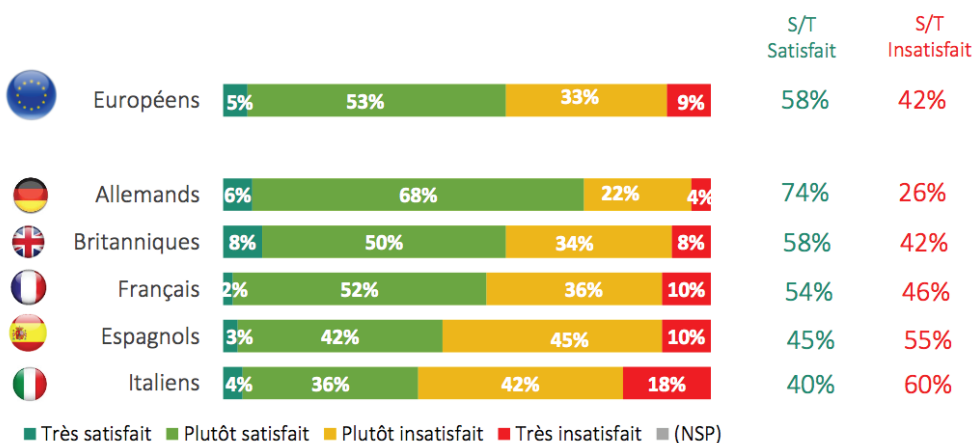
**Figure 1, Comparaison de la satisfaction des Français à celle des Européens en matière de services publics locaux, Odoxa, « Regard des Français et des Européens sur les services publics », 2017**



Les Français font pourtant partie avec les Allemands et les Britanniques des peuples satisfaits de leurs services publics locaux, a contrario des Espagnols et des Italiens qui sont majoritairement insatisfaits des leurs (figure 2).

**Figure 2, Le niveau de satisfaction apporté par les services publics de proximité, Odoxa, « Regard des Français et des Européens sur les services publics », 2017**

Vous personnellement, diriez-vous que vous êtes globalement très satisfait, plutôt satisfait, plutôt insatisfait, très insatisfait des services publics locaux organisés dont vous êtes l'utilisateur ?



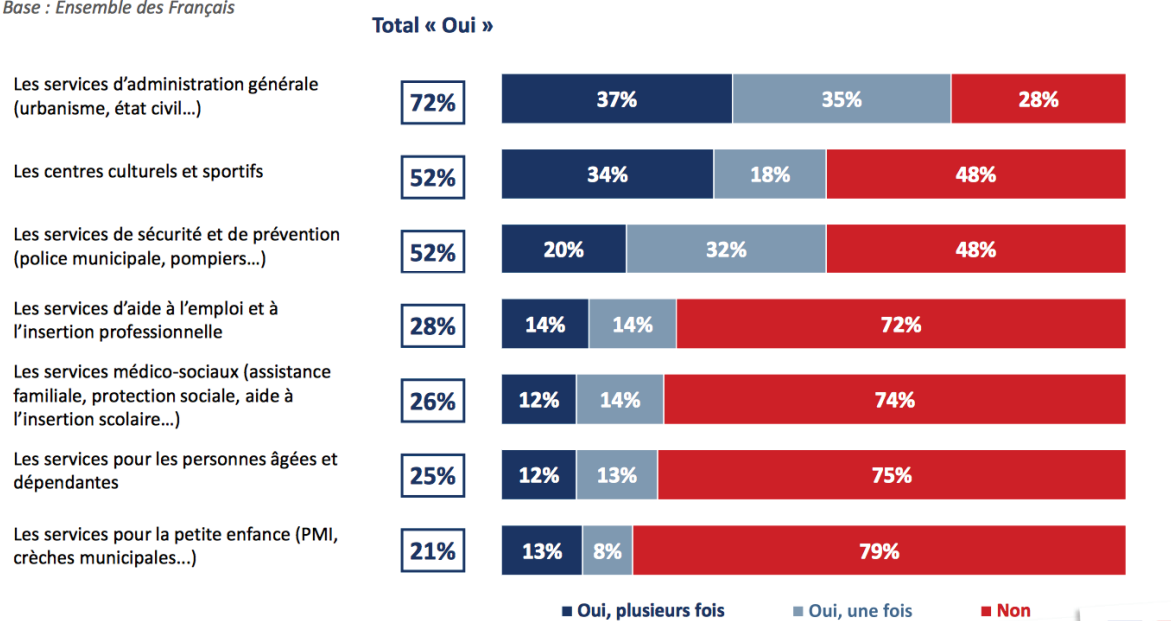
La Mutuelle Nationale Territoriale (MNT) et la Société d'assurance mutuelle des collectivités locales (SMACL) ont commandé à l'Ifop une enquête sur le regard porté par 4000 Français, résidant dans huit régions de l'hexagone, sur les services publics de proximité (« Les Français et leur service public de proximité », 2017). Son intérêt est de rapporter la satisfaction à des usages.

73% des sondés disent avoir connaissance des services publics de proximité ou des services publics locaux auxquels ils peuvent accéder, 58% y recourent régulièrement, et 69% se disent attachés à ces services (total des « Oui, tout à fait » et des « Oui, plutôt »). Les plus utilisés sont les services d'administration générale, les centres culturels et sportifs, les services de sécurité et de prévention. (figure 3).

**Figure 3, L'usage par les Français des services publics de proximité, Ifop « Les Français et leur service public de proximité », 2017**

**QUESTION :** Personnellement, avez-vous eu recours aux services publics de proximité suivants au cours des cinq dernières années, pour vous-même ou un membre de votre famille ?

Base : Ensemble des Français



L'utilité des services publics locaux sur le territoire est reconnue par 92% des Français. En tête des services jugés « très utiles », viennent la sécurité (67% des déclarations), les établissements scolaires (66%), la propreté (61%), les services pour personnes âgées et dépendantes (60%), les réseaux de transports (59%). L'attachement aux services de sécurité a augmenté depuis les attentats de 2015. En bas du palmarès, les services de la culture et des loisirs (40%) et ceux qui ne sont pas en prise directe avec les citoyens comme l'aide au développement économique et la formation (37%).

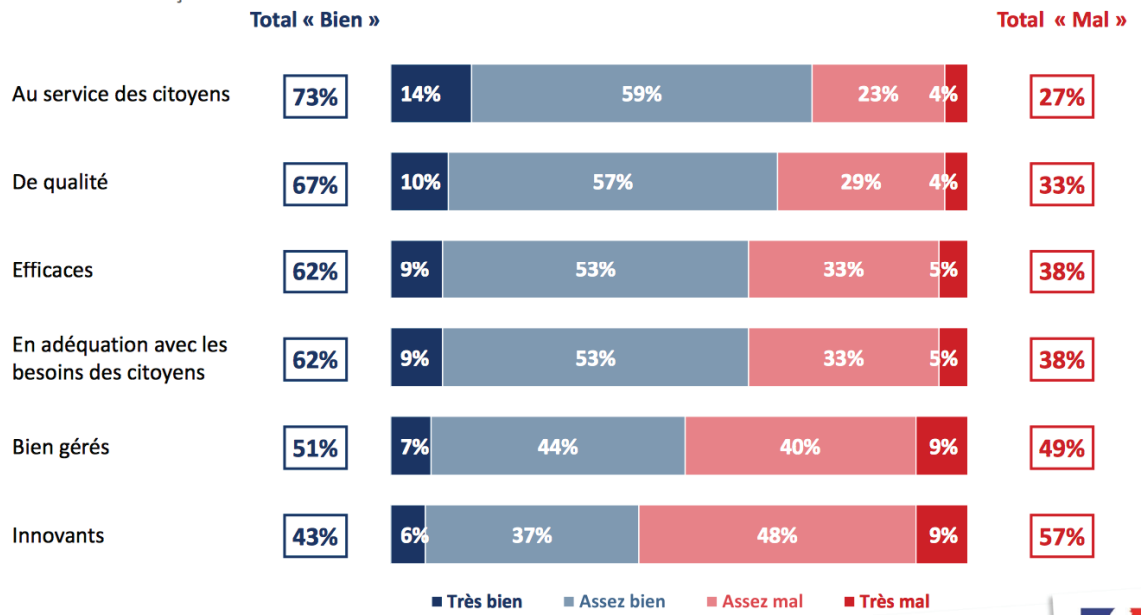
62% des Français considèrent les services de proximité comme efficaces et 67% de qualité, mais ils ne sont plus que 51% à les juger bien gérés (figure 4). Cette proportion descend à 45% chez les électeurs de droite, contre 60% pour les sympathisants de la gauche.



**Figure 4, La conception que se font les Français des services publics de proximité, Ifop « Les Français et leur service public de proximité », 2017**

**QUESTION :** Diriez-vous de chacun des termes ou mots suivants qu'il correspond bien ou mal à l'image que vous vous faites des services publics de proximité ?

Base : Ensemble des Français



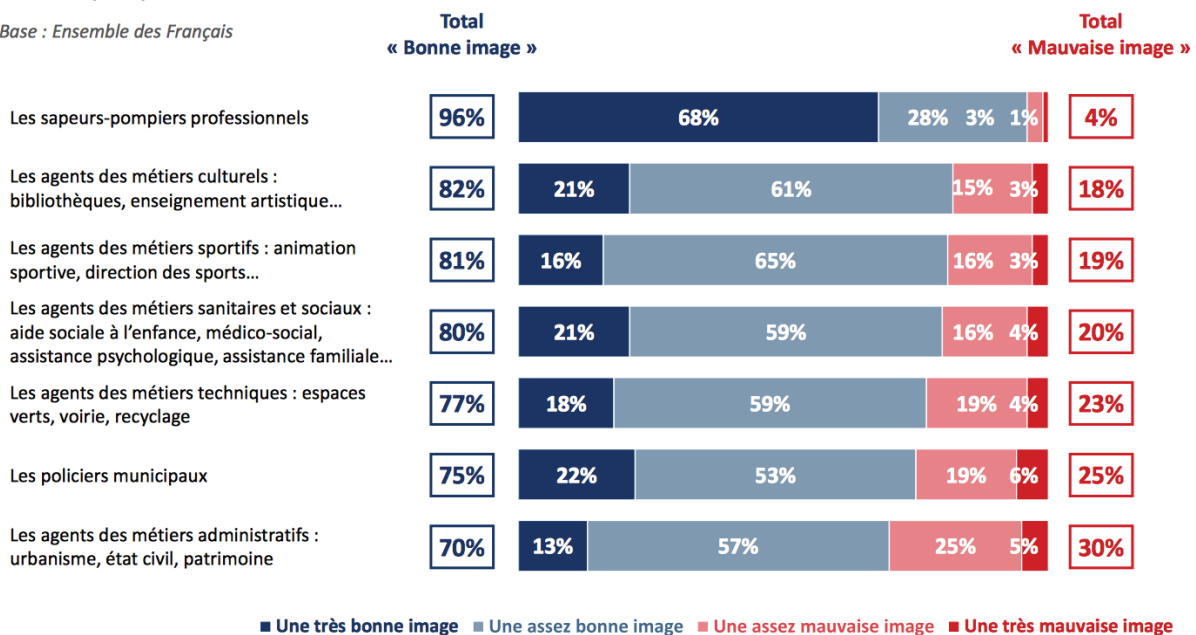
Plus les agents de la fonction publique territoriale travaillent à proximité de leur domicile, plus les Français les apprécient. 75% des sondés ont ainsi une image positive des agents de leur commune.

Près de 66% des Français estiment que les agents publics leur facilitent la vie au quotidien, 64% qu'ils ont le sens du service, 56% qu'ils sont proches de leurs préoccupations. D'autres mérites leur sont reconnus tels que leurs côtés « utiles » (83% des répondants), « compétents » (68%) et « efficaces » (62%). Si l'on leur pose des questions sur les professions, 95% des Français ont une bonne image des sapeurs-pompiers professionnels, qui sont suivis par les agents des métiers culturels (82%), des métiers sportifs (81%) et par ceux du secteur sanitaire et social (80%). (figure 5)

**Figure 5, L'image que se font les Français des agents de la fonction publique territoriale, Ifop « Les Français et leur service public de proximité », 2017**


**QUESTION :** Avez-vous une très bonne image, une assez bonne image, une assez mauvaise image ou une très mauvaise image des agents de la fonction publique territoriale suivants ?

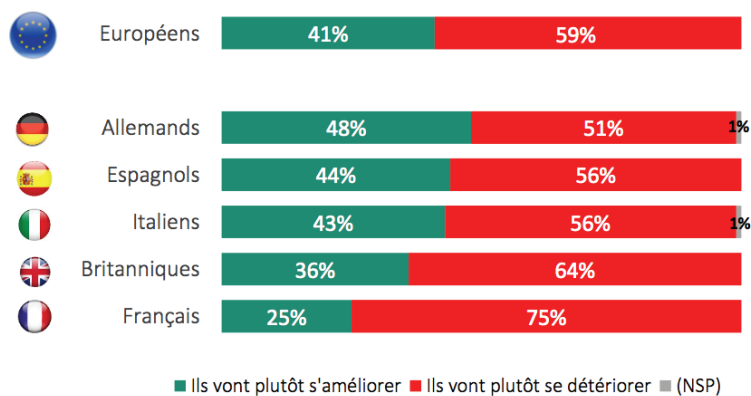
Base : Ensemble des Français



Les trois-quarts des Français (75%) pensent que les services publics locaux vont se détériorer à l'avenir. Le sentiment d'une dégradation future l'emporte dans l'ensemble des pays européens. Les Français font néanmoins preuve d'un pessimisme accru (figure 6).


**Figure 6, Le sentiment de plusieurs peuples européens sur l'avenir de leurs services publics locaux, Odoxa « Regard des Français et des Européens sur les services publics », 2017**

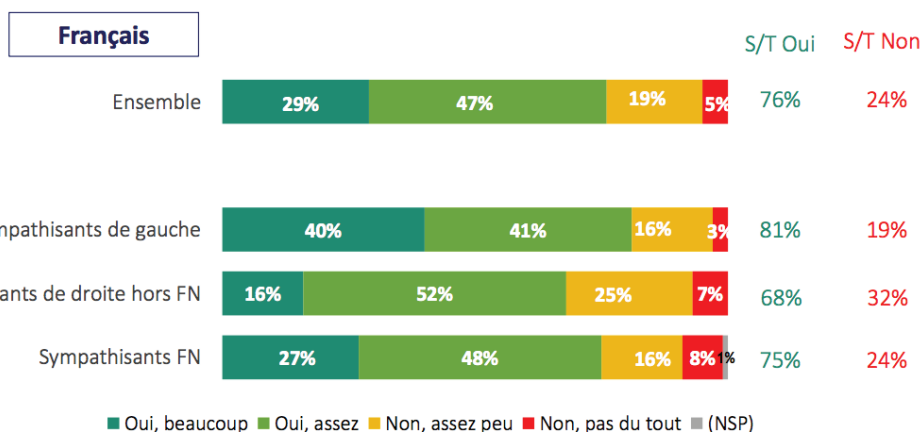
 Pensez-vous qu'à l'avenir les services publics locaux dans votre pays vont plutôt s'améliorer ou plutôt se détériorer ?



Ceci est une crainte partagée, quelle que soit l'opinion politique. Elle est néanmoins plus élevée chez les sympathisants de gauche (81%) que chez les sympathisants de droite hors FN (68%). Les sympathisants du FN se situent dans la moyenne (75%). (figure 7)

**Figure 7, Le ressenti des Français quant à l'avenir de leurs services publics locaux, Odoxa, « Regard des Français et des Européens sur les services publics », 2017**

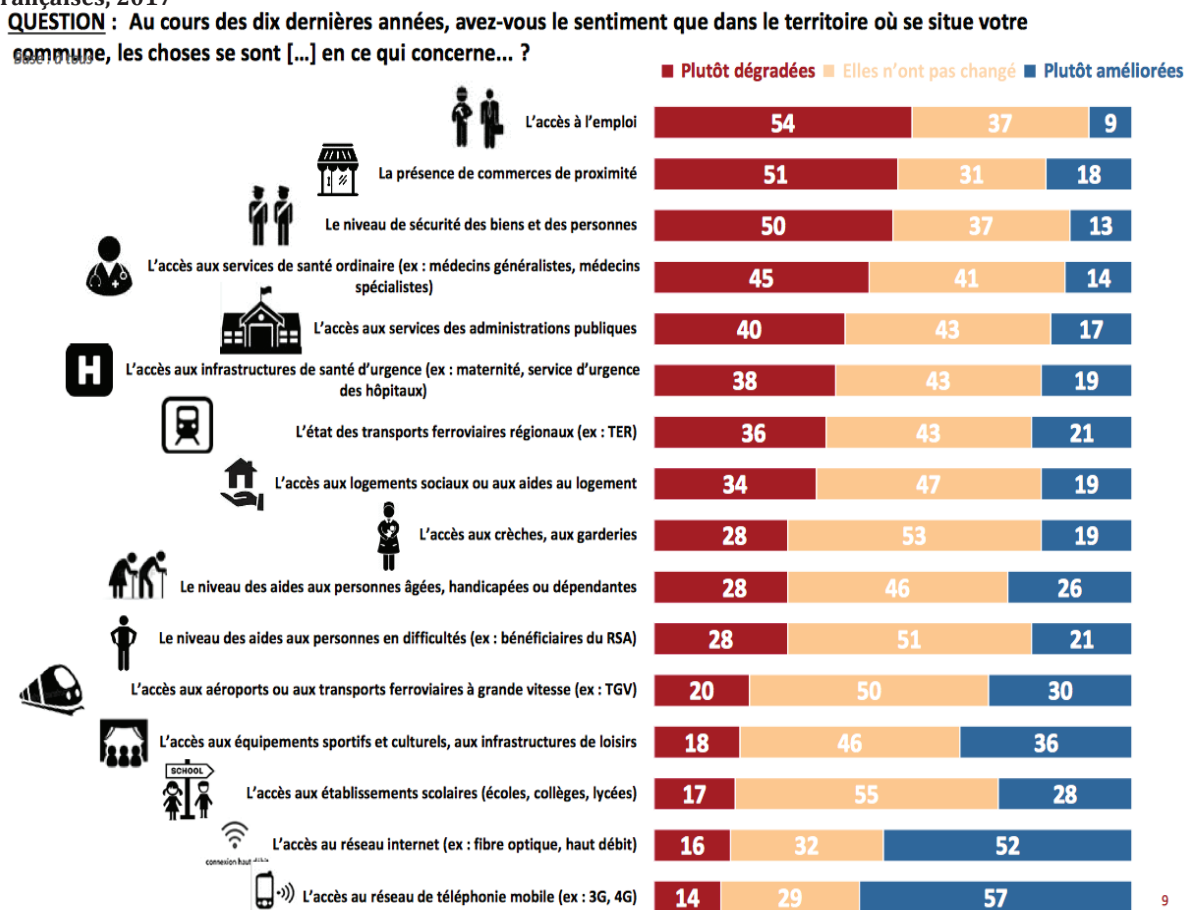
 Vous personnellement, craignez-vous cette éventuelle détérioration de vos services publics locaux ?



L'enquête « Fractures françaises. Enquête sur la perception des fractures territoriales et du rôle des collectivités locales » réalisée par l'Ifop en 2017, déjà exploitée sous l'angle de la fracture territoriale dans la fiche « Le sentiment de délaissement territorial est plus fort à l'extérieur des métropoles qu'en leur sein » indique que le sentiment de souffrir d'un manque de services publics est deux fois plus répandu chez les personnes résidant à plus de 80 km du centre-ville (42%) que chez ceux résidant à moins de 10 km d'un centre-ville (21%). Le sentiment d'abandon fait surgir un clivage très net entre les sympathisants de LRM (23%) et les électeurs situés à la droite de la droite comme les sympathisants FN (51%). Plus les Français s'éloignent des centres villes, plus ils ressentent des difficultés d'accès à l'emploi, aux soins, au service public ou à des commerces de proximité.

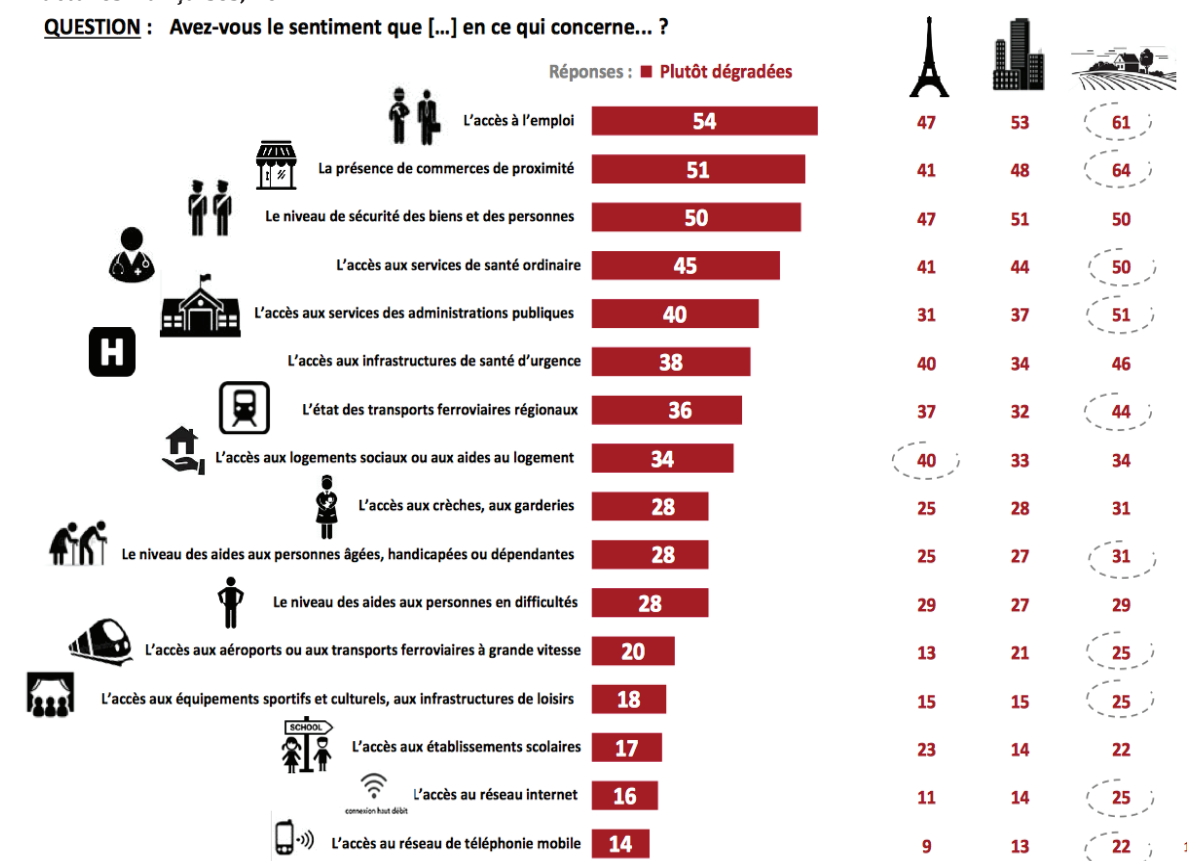
Le sentiment que les choses évoluent dans le mauvais sens est élevé en ce qui concerne l'accès à l'emploi (54% en moyenne chez l'ensemble des Français) et la présence de commerces de proximités (51% en moyenne) (**figure 8**). Les réponses penchent dans le sens de la dégradation dans 4 des 16 services soumis aux enquêtes, seuls 2 services s'améliorent : l'accès au réseau internet et l'accès au réseau de téléphonie mobile. Dans les 10 restants le sentiment que le service n'a pas changé l'emporte.

**Figure 8, La perception que les choses s'améliorent ou se détériorent dans son territoire, Ifop, « Fractures françaises, 2017**



Le sentiment de dégradation est d'autant plus important que les sondés habitent hors des villes-centres et des métropoles (**figure 9**). 51% des habitants des communes rurales ressentent une dégradation de l'accès aux administrations publiques, 46% une dégradation de l'accès aux services de santé ordinaire durant les 10 dernières années, soit des proportions plus fortes que dans les autres catégories de territoires.

Figure 9, Les différences de perception d'une dégradation des services selon la taille des agglomérations, Ifop, « Fractures françaises, 2017

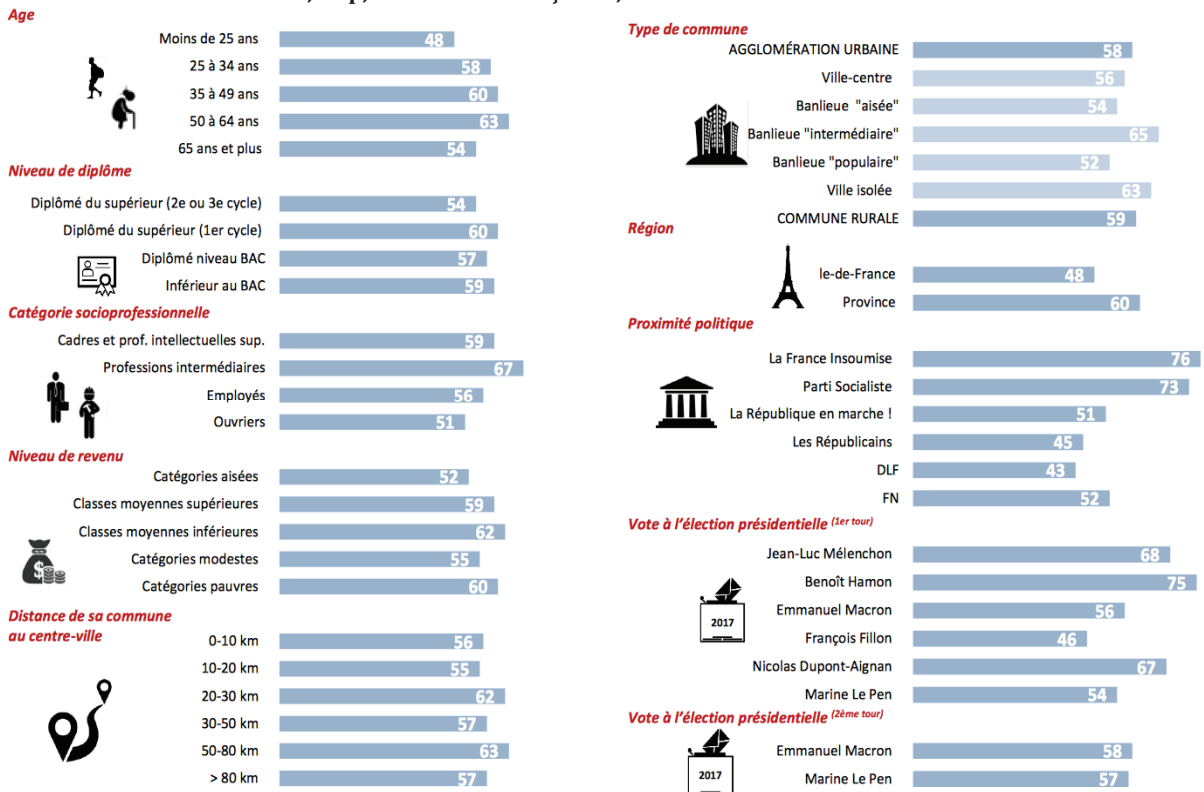


Lecture : La tour Eiffel représente l'agglomération parisienne, l'immeuble représente les agglomérations de province, l'image de campagne représente les communes rurales.

Près des deux tiers des Français (63%) ont le sentiment que le gouvernement s'occupe moins des territoires ruraux que des villes. Les trois quarts des habitants des communes rurales (76%) expriment ce sentiment, soit deux fois plus que ce que l'Ifop avait pu observer en 2003 (43% des ruraux partageaient alors ce sentiment). Les enquêtés pensent que les pouvoirs publics n'en font pas assez pour les communes rurales (87%), pour les zones péri-urbaines (64%), pour les banlieues populaires (60%) et pour les villes moyennes (51%). La France rurale est donc jugée plus délaissée que la France des banlieues. En revanche, 60% des Français s'accordent pour trouver que les pouvoirs publics en font « trop » pour Paris et la métropole du Grand Paris. Le sentiment de délaissement des campagnes est d'autant plus ressenti que l'on est à droite, alors que l'idée selon laquelle les pouvoirs publics n'en font pas assez pour les banlieues populaires est d'autant plus répandue que les électeurs se disent proches de LFI.

58% des sondés (+ 5 points depuis 2008) estiment qu'il est nécessaire de garder des services publics à proximité des usagers sur l'ensemble du territoire quitte à augmenter les impôts, quand 42% d'entre eux font prévaloir la nécessité de contenir le déficit public. Cette moyenne de 58% recouvre néanmoins des différences importantes selon que le répondant habite dans l'agglomération parisienne (47%) ou une agglomération de province (60%) ou une commune rurale (59%). La **figure 10** rend compte aussi des différences d'opinion en fonction de plusieurs variables. Les principales sont l'orientation politique (le score est de 45% chez les sympathisants de LR contre 76% chez ceux de LFI), devant la profession (ouvrier 51% / profession intermédiaires 67%) et l'âge.

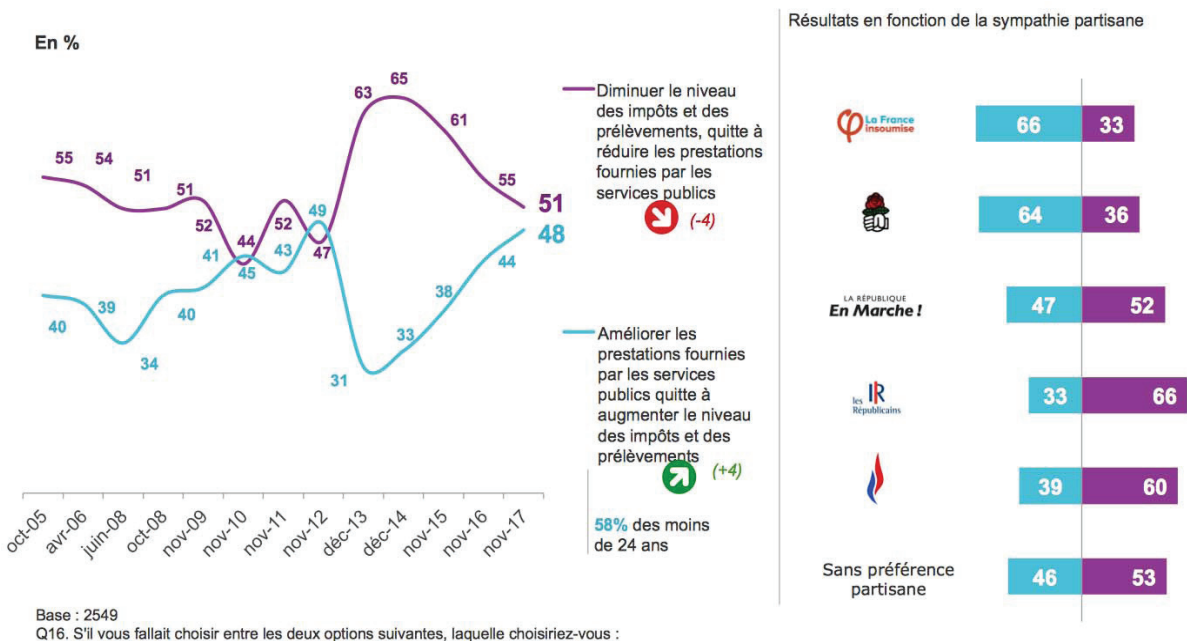
Figure 10, Zoom sur le profil des Français estimant qu'il est nécessaire de garder des services publics sur l'ensemble du territoire, Ifop, « Fractures françaises, 2017



Lecture : 48% des moins de 25 ans estiment qu'il est nécessaire de garder des services publics sur l'ensemble du territoire. La moyenne observée chez l'ensemble des Français se situe à 58%.

Quelles sont les perceptions des solutions possibles ? Depuis 2013, la part de ceux qui privilégient une amélioration des services publics quitte à augmenter les impôts n'a jamais été aussi forte et atteint 48% (Baromètre Delouvrier 2017). Cette proposition est clivante en fonction d'un axe gauche-droite, puisque 66% des sympathisants de LR la rejettent, alors que 66% des partisans de LFI y adhèrent.

Figure 13, Question « S'il vous fallait choisir entre les deux options suivantes, laquelle choisiriez-vous ? », Baromètre Paul Delouvrier 2017



Au-delà du clivage, les Français sont enfermés dans une contradiction : 50% d'entre eux souhaiteraient « un développement plus important des services publics de proximité », 34% « le maintien de la situation actuelle », 16% « une réduction des services publics de proximité », soit 84% d'opinion favorable au maintien ou au développement (Ifop « Les Français et leur service public de proximité » 2017). Notamment en ce qui concerne les personnes âgées et les services de sécurité et les transports. Mais seuls 43% des répondants se disent prêts à augmenter les impôts locaux. A la question « Et seriez-vous prêt(e) à payer davantage d'impôts locaux pour permettre le développement de ces services publics de proximité ? » le « non » obtient 57%.

Si l'on continue à explorer les solutions, on apprend que les Français veulent moins de dépenses de fonctionnement et plus d'investissements. Là encore la question est clivante, puisque les partisans d'une réduction des dépenses de fonctionnement sont bien plus nombreux à droite (73%) qu'à gauche (37%). En revanche, une fois qu'on leur en donne la définition, les Français ont une bonne image de la gestion déléguée. Il existe un relatif consensus politique dans l'opinion sur la capacité de ce mode de gestion à optimiser l'efficacité de la dépense publique. Ainsi, les sympathisants de gauche sont-ils 55% et ceux de droite 68% à penser que la gestion déléguée permettrait cette meilleure efficacité (Odoxa « Les Français et leurs services publics locaux : Perceptions sur les dépenses de fonctionnement vs les dépenses d'investissement & regard porté sur la gestion déléguée »).

## CONCLUSION

Selon les enquêtes, 7 Français sur 10 se disent attachés aux services publics de proximité. Globalement, plus le service est proche, meilleure en est l'image. Mais seulement 6 Français sur 10 y recourent régulièrement et guère plus d'1 sur 2 s'en dit satisfait. Une fois que l'on sort des appréciations globales, on se rend compte que l'usage, la connaissance et la satisfaction de l'utilisateur dépendent fortement de chaque service.

Les trois-quarts des Français (75%) pensent que les services publics locaux vont se détériorer à l'avenir. D'autres enquêtes ainsi que l'actualité (pensons aux Ehpad) témoignent d'une inquiétude sur le manque de personnel et le manque de qualification en particulier dans le domaine de la santé, sur l'avènement de services à deux vitesses et de qualités inégales, la nécessité pour les usagers de se tourner de plus en plus vers des services payants. L'inquiétude concernant la dégradation des services de proximité, le sentiment d'abandon, le sentiment de souffrir d'un manque de services publics sont nettement plus élevés dans la France rurale et des petites villes que dans les métropoles. Un paradoxe est que la majorité des Français veulent une qualité du service tout en n'étant pas prêts à augmenter les moyens humains et économiques nécessaires à l'obtention de cette qualité. Sur cette question les positions sont clivées politiquement.

## Liste et méthodologie des sondages

### **Baromètre de l'Institut Paul Delouvrier «Les services publics vus par les Français et les usagers » Edition 2017.**

Lien : <http://www.delouvrier.org/themes/delouvrier/pdf/Barometre%202017-rapport%20complet.pdf>

Publié pour 13<sup>ème</sup> année consécutive, il mesure l'opinion des Français vis-à-vis des services publics de l'État et la satisfaction des usagers qui ont eu recours à ces services publics au cours de la période récente. Enquête réalisée par Internet du 25 octobre au 8 novembre 2017 auprès d'un échantillon national de 2549 personnes, représentatif de l'ensemble des résidents en France âgés de 15 ans et plus. Au sein de cet échantillon ont été identifiés les usagers de 9 services publics : sécurité sociale (1408), santé publique (1457), fiscalité et collecte des impôts (1245), police et gendarmerie (1134), éducation nationale (993), emploi (686), justice (404), logement (1280) et environnement (413).

### **Baromètre Odoxa des services public 2017, Vague 1, « Les Français, satisfaits des services publics, aiment les salariés du secteur public qui se pensent mal-aimés ».**

Lien : <http://www.odoxa.fr/sondage/francais-satisfaits-services-publics-aiment-salaries-secteur-public-se-pensent-mal-aimés/>

Le Baromètre compare ce que pense des services publics un échantillon « ensemble des Français » à un échantillon « salariés du secteur public ». Enquête réalisée auprès d'un échantillon de 1020 Français de 18 ans et plus interrogés par Internet et d'un échantillon de 1001 salariés du service public représentatif de la population des salariés du service public en France (sexe, âge, catégorie A,B,C).

### **Odoxa, « Regard des Français et des Européens sur les services publics », 2017**

Le sondage compare la perception des Français à celle des Européens. Cette double enquête s'appuie sur un échantillon de 1010 Français de 18 ans et plus interrogés par Internet les 5 et 12 janvier 2017. Et sur un échantillon de 3055 Européens (Français, Britanniques, Espagnols, Allemands et Italiens) représentatif de la population âgée de 18 ans et plus de chacun des pays, interrogé par Internet du 3 au 13 janvier 2017.

### **Ifop « Les Français et leur service public de proximité »**

Dans cette enquête il est question d'évaluer les attentes des enquêtés à l'égard des services publics de proximité. Échantillon de 4047 personnes, représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus, méthode des quotas, questionnaire auto-administré en ligne du 13 au 22 février 2017.

### **Odoxa, « Les Français et leurs services publics locaux : Perceptions sur les dépenses de fonctionnement vs les dépenses d'investissement & regard porté sur la gestion déléguée », 2017**

Lien : <http://www.odoxa.fr/sondage/francais-leurs-services-publics-locaux-acte-ii/>

Échantillon de 1 016 personnes représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus, interrogé par Internet les 15 et 16 février 2017.

### **Ifop, « Fractures françaises. Enquête sur la perception des fractures territoriales et du rôle des collectivités locales », enquête Ifop, septembre 2017**

Lien : [http://www.ifop.com/?option=com\\_publication&type=poll&id=3852](http://www.ifop.com/?option=com_publication&type=poll&id=3852)

Échantillon de 1503 personnes, représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus. La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas (sexe, âge, catégorie socio-professionnelle) après stratification par région et catégorie d'agglomération. Les interviews ont eu lieu par questionnaire auto-administré en ligne (CAWI - Computer Assisted Web Interviewing) du 12 au 14 septembre 2017.



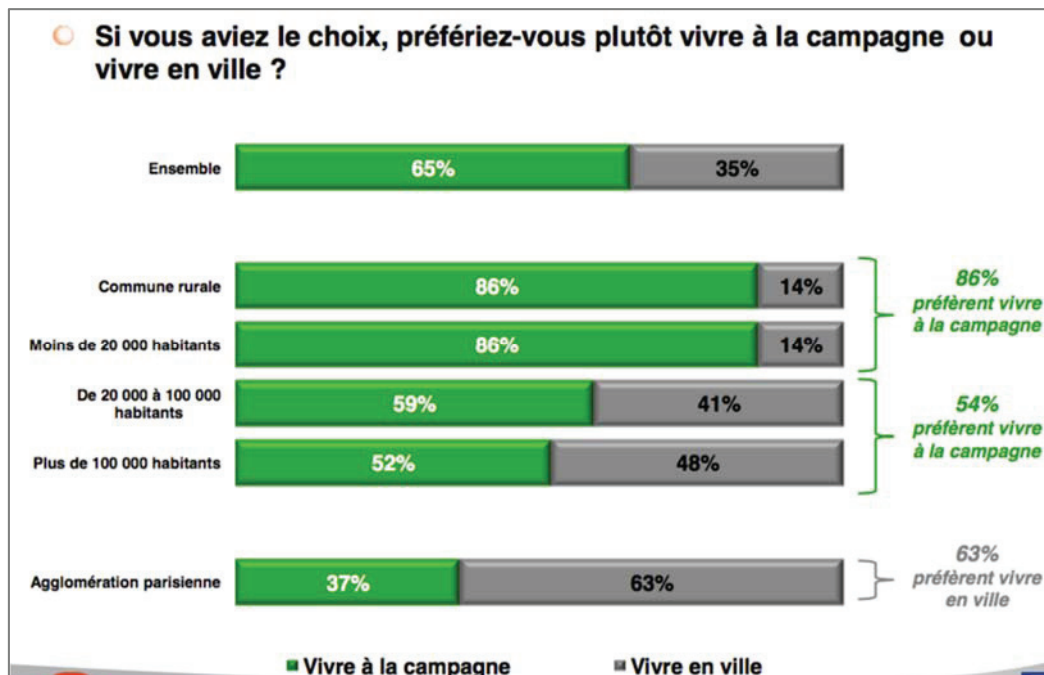


## DE LA CAMPAGNE RÊVÉE À LA MÉTROPOLE CAUCHEMAR : L'ASPIRATION DES VILLES À TAILLE HUMAINE

Les statistiques montrent une dynamique en faveur des métropoles qui, du fait de leur vigueur économique et des emplois qu'elles concentrent, continuent d'attirer de la population. Est-ce à dire pour autant que les métropoles font rêver les Français ? Lorsqu'on les interroge sur leurs aspirations, les Français plébiscitent majoritairement la campagne, qui reste malgré tout pour la plupart un rêve inatteignable (et sans doute en partie fantasmé). Et s'ils apprécient de nombreux aspects de la vie en ville, les Français craignent à l'avenir une métropolisation qui accentue ses aspects négatifs (pollution, densité, bruit, congestion, etc.). Pour concilier au mieux des exigences parfois contradictoires, les Français aspirent à un entre deux symbolisé par une ville à taille plus humaine, située à proximité d'une grande agglomération.

### La campagne reste une aspiration forte des Français

Bien que la majorité des Français vivent aujourd'hui en milieu urbain, les différents sondages réalisés au cours des dernières années montrent que nos concitoyens préféreraient vivre à la campagne. Deux sondages réalisés à 4 ans d'intervalle par deux instituts différents (BVA 2011, CSA 2015) arrivent aux mêmes résultats : « *les Français, rats des villes, se rêvent en rats des champs : 65% d'entre eux préféreraient vivre à la campagne versus 35% qui préféreraient vivre en ville.* » (CSA 2015) Est-ce à dire que les Français sont des urbains contrariés ? Pas tout à fait pour autant, puisque la plupart sont en réalité satisfaits de leur lieu de résidence – ce qu'une récente étude du CREDOC confirme largement (CREDOC, 2017). La campagne est ainsi très largement plébiscitée par les ruraux et les habitants des petites villes, alors qu'elle fait seulement rêver 37% des habitants de l'agglomération parisienne dans le sondage BVA 2011 et 45% dans le sondage CSA 2015. Autrement dit, plus on habite en (grande) ville et moins on rêve de campagne. Ce qui relativise un peu le constat de départ : ce sont les « rats des petites villes » qui se rêvent davantage en rat des champs, ce rêve devenant minoritaire chez les parisiens (et probablement chez les habitants des grandes métropoles).



BVA, 2011

Les clivages entre sexe ou CSP sont en revanche assez peu prégnants sur cette question, et il faut aller chercher du côté de l'âge pour voir apparaître des différences plus importantes d'appréciation : « *l'aspiration à une vie plus rurale est davantage partagée par les plus âgés (73% des 50-64 ans contre seulement 52% des 18-24 ans).* » (CSA 2015)

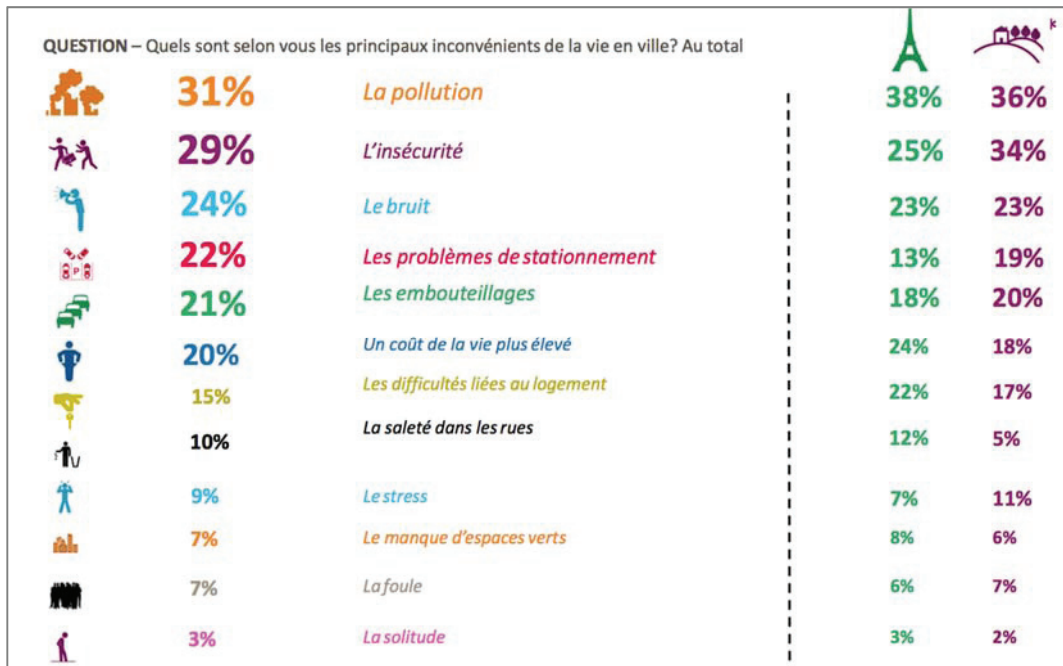
## Entre avantages et inconvénients : une vision pessimiste du devenir des villes et des métropoles

Tout autant qu'un attrait pour la campagne, ces études montrent également une certaine défiance vis-à-vis de l'avenir des villes et des métropoles. Car d'un côté, qu'ils soient eux mêmes urbains ou non, les Français apprécient en ville de nombreux aspects : la proximité et la variété des commerces, les moyens de transport, la diversité des activités culturelles et de loisirs ainsi que les services publics. Et même s'ils ne citent que peu cet élément, l'étude du CREDOC montre que c'est pour raison professionnelle que bien souvent les Français sont amenés à choisir la ville (la diversité des opportunités professionnelles est d'ailleurs davantage citée par les parisiens alors qu'elle semble peu perçue par les ruraux).



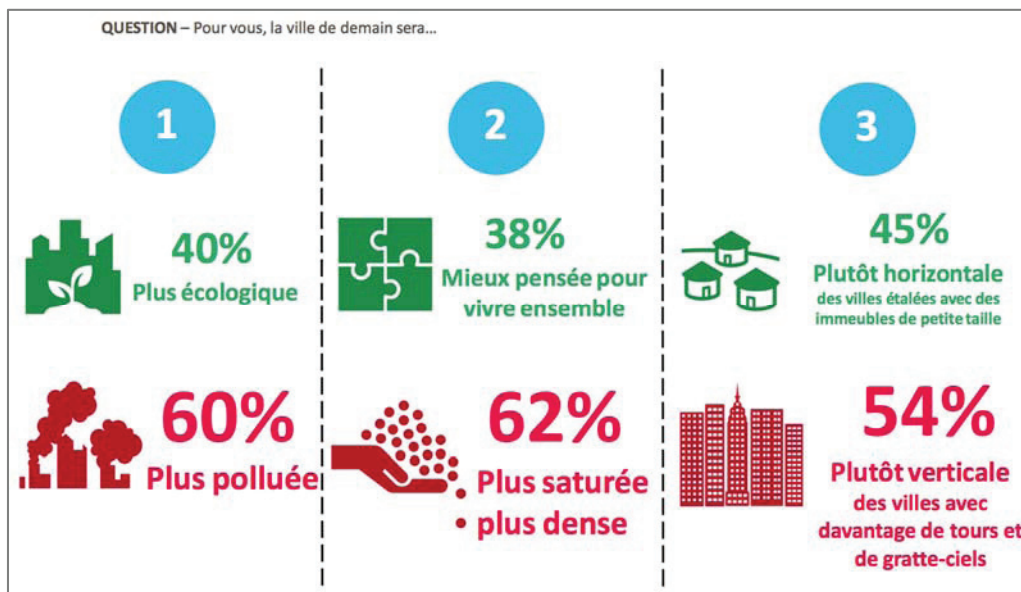
Commentaire : à la question « quels sont selon vous les principaux avantages de la ville ? » (deux réponses possibles dans une liste donnée), les Français répondent en premier lieu la proximité et la variété des commerces à 47% (43% des habitants de l'agglomération parisienne et 44% des ruraux). CSA, 2015

D'un autre côté, les Français reprochent aux villes de nombreuses nuisances en matière de cadre de vie, comme la pollution, le bruit, les problèmes de stationnement ou encore les embouteillages – ces éléments sont cités avant même le coût de la vie et la difficulté à se loger. L'insécurité est quant à elle davantage citée comme un inconvénient des villes par les ruraux que par les habitants de l'agglomération parisienne.



Commentaire : à la question « quels sont selon vous les principaux inconvénients de la ville ? » (deux réponses possibles dans une liste donnée), les Français répondent en premier lieu la pollution à 31% (38% des habitants de l'agglomération parisienne et 36% des ruraux). CSA, 2015

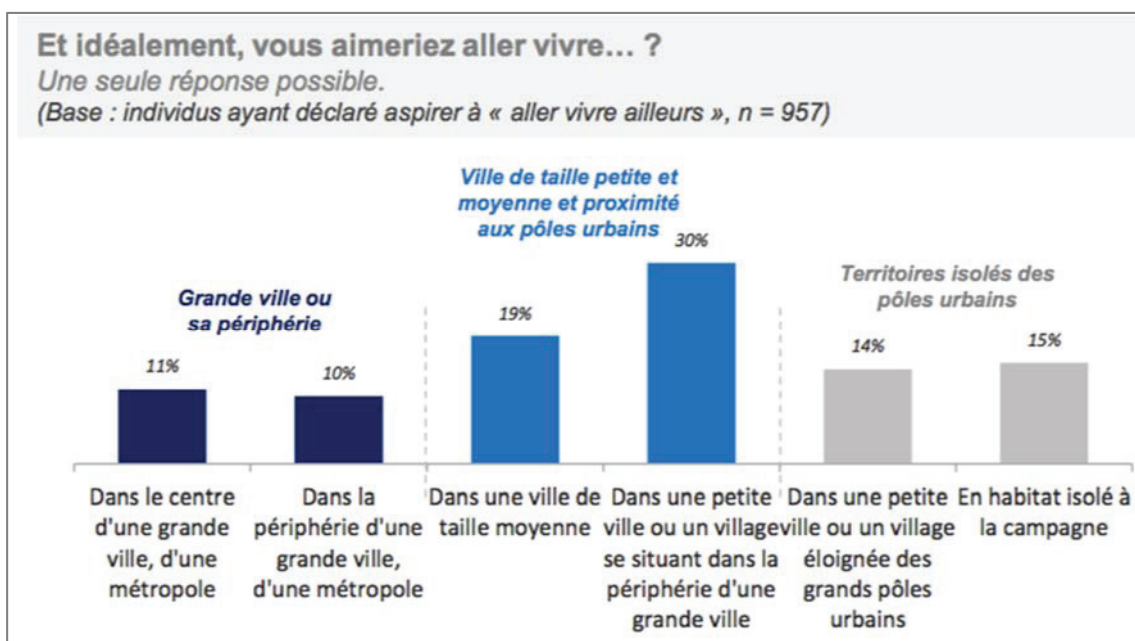
Or ces désagréments semblent perçus comme plus importants dans les métropoles. L'étude de Chronos constate en effet que pour la plupart des Français, « les grands pôles urbains concentrent à un niveau significativement supérieur l'ensemble des nuisances mesurées. » (Chronos & Obsoco 2017) Le développement métropolitain renvoie par ailleurs l'image d'une ville tentaculaire qui déplaît à la plupart des Français. Ces derniers ont d'ailleurs du mal à associer le développement urbain à autre chose que ses aspects les plus négatifs : les Français « anticipent en effet pour l'avenir une ville cauchemar : une ville plus polluée (60%), plus saturée et plus dense (62%) et aussi plutôt verticale avec davantage de tours et de gratte-ciels (54%). » (CSA, 2015) On comprend que cette perspective pessimiste ne leur fasse pas envie, même si elle est peut-être en grande partie fantasmée.



Commentaire : Lorsqu'on leur demande d'imaginer à chaque fois entre deux tendances possibles comment sera la ville de demain, les Français répondent à 60% qu'elle sera plus polluée (plutôt que plus écologique), à 62% plus dense (plutôt que mieux pensée pour vivre ensemble) et à 54% plutôt verticale (plutôt qu'horizontale). CSA, 2015

## Plébiscite pour une ville à taille humaine

Tout comme l'étude du CSA 2015, celle de Chronos 2017 montre en réalité que « *les Français veulent la ville tout en vivant à la campagne* » – ou encore que, « *entre rêve de campagne et satisfaction de vivre en ville, les Français aimeraient, dans l'idéal, pouvoir rapprocher les deux modes de vie.* » (CSA, 2015) Cette ambivalence se traduit par une attirance pour des villes peut-être plus modestes mais, surtout, plus agréables à vivre et plus humaines. C'est par exemple ce que Philippe Moati retient de l'étude Chronos 2017 : « *Toutes ces données nous font dire qu'on observe très clairement un rejet de la grande ville et de ses désagréments au profit de communes de taille plus humaine.* » (Bourgeois, 2017) Autre conclusion intéressante : si 48% des Français aimeraient « vivre ailleurs » s'ils en avaient la possibilité, ce pourcentage croît fortement avec le degré d'urbanité : 56% des habitants de Paris et 59% des habitants des autres métropoles souhaitent ainsi déménager en dehors des grands pôles d'activité. « *Cet 'ailleurs' se concentre principalement dans les villes de tailles petite et moyenne à proximité des pôles urbains. Parmi les individus qui veulent déménager, 30% souhaitent en effet s'installer dans une petite ville ou un village près d'une grande ville.* » (Bourgeois, 2017)



Commentaire : les Français sont 48% à désirer aller vivre ailleurs (ils sont 62% en Île-de-France et 59% dans les agglomérations de plus de 200.000 habitants). Parmi cette minorité de personnes désirant vivre ailleurs (ici 957 personnes interrogées, aussi bien urbains que non-urbains) seuls 29% imaginent leur idéal à la campagne ou loin des pôles urbains. La plupart préfèrent la ville, et de préférence une ville de taille moyenne ou un village en périphérie d'une grande ville. Chronos & Obsoco, 2017

Entre le rêve (sans doute mythifié) d'une vie à la campagne et le cauchemar (lui aussi largement anticipé) d'une métropole toujours plus impersonnelle et tentaculaire, le pragmatisme amène ainsi beaucoup de Français à imaginer leur vie dans un entre-deux, symbolisé par une ville à taille humaine située en périphérie d'agglomération.

### Note bibliographique et méthodologique

- BVA, 2015. *Ville ou campagne ? Le duel du mois*, BVA & 20 minutes, mars 2011 (sondage par Internet auprès de 1034 personnes, représentatif de la population française âgée de 15 ans et plus, méthode de représentativité par quotas aux variables d'âge, de sexe et de profession après stratification par région).

URL : [http://www.bva.fr/fr/sondages/ville\\_ou\\_campagne.html](http://www.bva.fr/fr/sondages/ville_ou_campagne.html)

- Bourgeois P-M., 2017. *Le désamour des Français pour la Smart city et les grands centres urbains*, mis en ligne sur le site de La Gazette des communes, le 16/11/2017

URL : <http://www.lagazettedescommunes.com/535786/le-desamour-des-francais-pour-la-smart-city-et-les-grands-centres-urbains/>

-Chronos & Obsoco, 2017. *L'observatoire des usages émergents de la ville*, Chronos, Obsoco, ADEME, CGET, Clear Channel & Institut Vedecom, novembre 2017. (L'étude repose sur un questionnaire adressé à 4 000 personnes dans toute la France, plus 1 300 dans Paris intra-muros et 1 000 réparties en Italie, au Royaume-Uni et en Allemagne, à titre de comparaison)

URL : <http://www.lagazettedescommunes.com/telechargements/2017/11/observatoire-des-usages-emergents-de-la-ville-i-support-conference-de-presse-i-161117.pdf>

- CSA, 2015. *Pour vivre heureux, vivons... en ville ou à la campagne ?* CSA & Observatoire du bonheur, juin 2015 (sondage auprès de 1011 personnes représentatif de la population française de 18 ans et plus, méthode des quotas basée sur sexe, âge et profession après stratification par région et catégorie d'agglomération)

URL : <https://www.csa.eu/media/1100/csa-pour-observatoire-du-bonheur-bonheur-et-urbanisme-avec-synthese-vf.pdf>



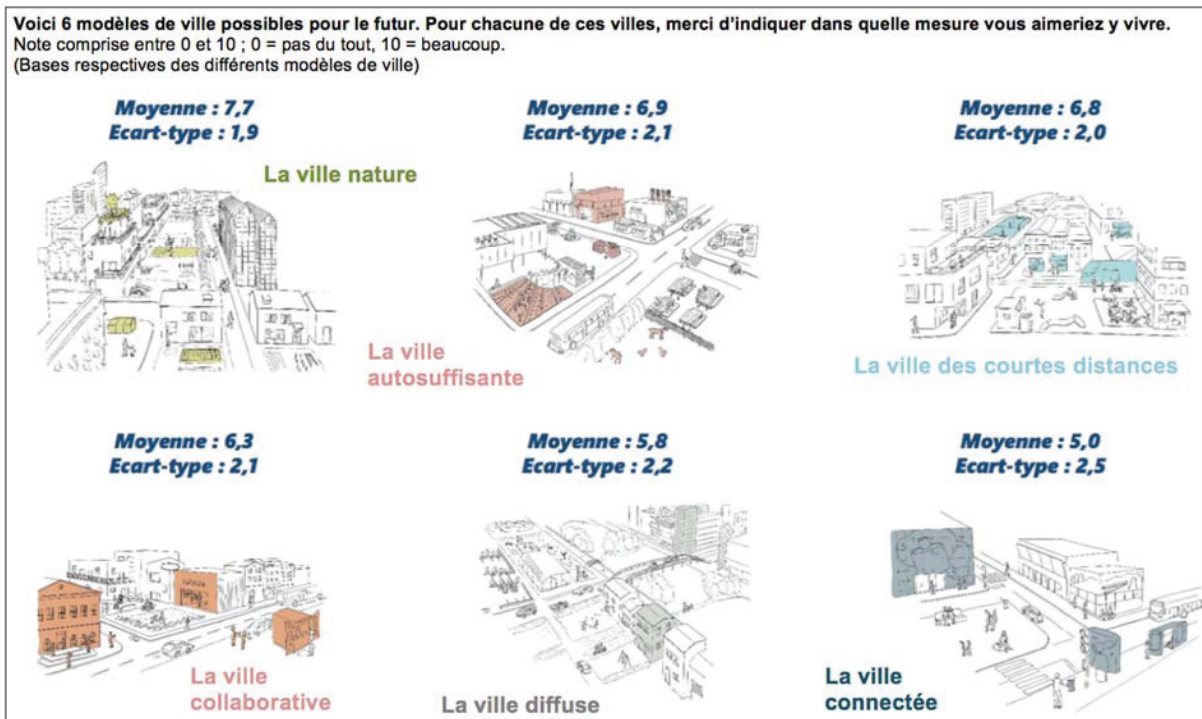
## LA VILLE DE DEMAIN : LE NUMÉRIQUE PLÉBISCITÉ... MAIS À PETITE DOSE

À quoi devront ressembler les villes de demain ? Si nombre d'urbanistes et d'élus imaginent un développement massif du numérique qui devrait permettre l'émergence d'une ville hyper-connectée, force est de constater en revanche que ce modèle de la Smart city est loin de faire rêver les Français. Ces derniers semblent d'ailleurs avoir un rapport ambigu à la question : plutôt désireux d'une ville mieux connectée, ils ne considèrent pas pour autant cet enjeu comme central et ne sont pas très au fait des bénéfices qu'ils peuvent en attendre concrètement.

### La Smart city : un concept peu connu et qui ne fait pas rêver

Fin 2017, réagissant à une enquête de Chronos et de l'Obsoco (2017), Le Monde et la Gazette des communes titraient sur le désamour des Français pour la Smart city (Bourgeois, 2017 ; Alix, 2017). Le Monde notait même ce paradoxe : « *alors que responsables politiques, professionnels de l'urbanisme et acteurs des transports ne jurent que par l'avènement de métropoles denses et ultra-connectées (...) ce modèle est largement rejeté par nos concitoyens.* »

La réalité est en fait un peu plus complexe, car il faut déjà remarquer que la notion de ville intelligente est peu connue, comme le révélait un sondage de 2017 auprès d'utilisateurs d'une application dédiée aux usages de la ville intelligente : 42% de ces personnes n'avaient jamais entendu parler de ce concept (Citylity, 2017). Par ailleurs, ce que montre très bien l'enquête réalisée par Chronos et l'Obsoco (2017) ce n'est tant un rejet de la ville connectée qu'une absence d'enthousiasme, voire une relative indifférence à l'égard de ce modèle. L'enquête montrait en effet que, parmi six modèles de ville proposés de manière schématique, la ville connectée était celle qui atteignait le score d'adhésion le plus faible (avec une moyenne de 5,0 sur une échelle de 10).

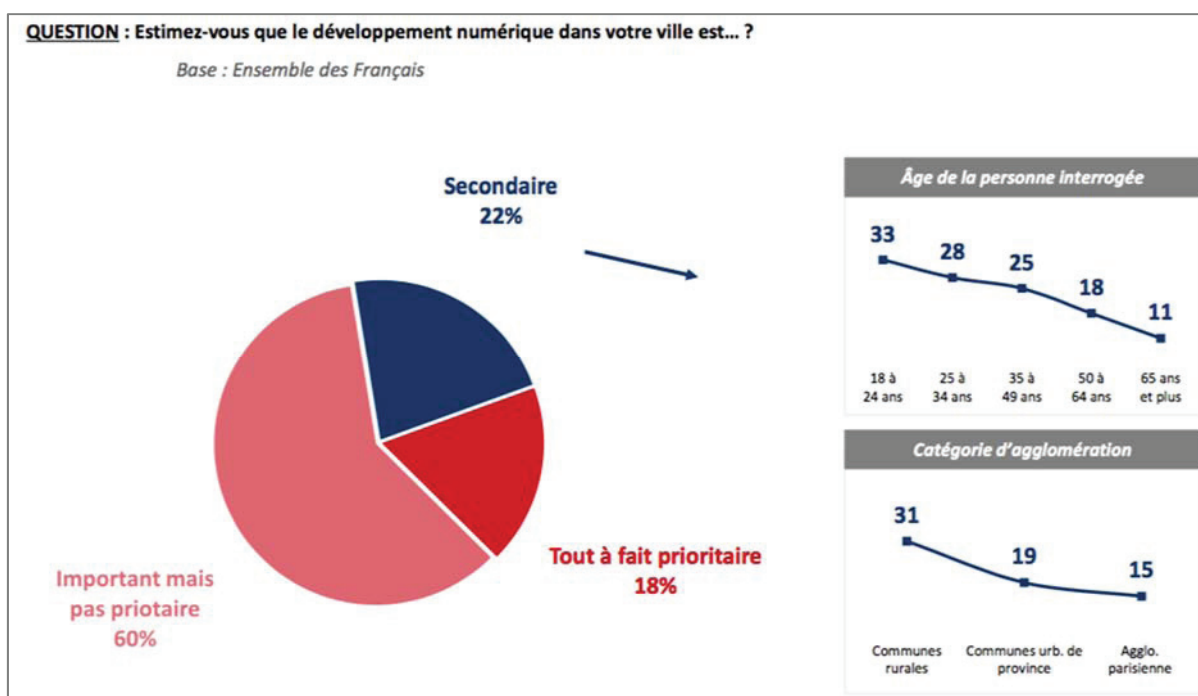


Commentaire : l'enquête a été menée auprès de 4000 personnes à qui on a demandé leur niveau d'adhésion (sur une échelle de 0 à 10) face à 6 modèles de ville symbolisés par un nom (ville nature, ville autosuffisante, etc.) et une représentation dessinée. Chronos & Obsoco, 2017

## Les Français favorables (sans enthousiasme) à davantage de connexion...

Un sondage réalisé par l'IFOPS en 2015 sur « les Français et les smart cities » permet d'y voir un peu plus clair. Par bien des aspects, il conforte l'idée que le développement numérique n'est pas une priorité pour les Français : seuls 18% d'entre eux considèrent le développement numérique de leurs villes comme prioritaire. Pour autant, ils ne sont guère plus nombreux (22%) à considérer que cette dimension est secondaire. La large majorité (60%) des Français considère donc le développement numérique comme un élément important mais pas prioritaire pour le devenir des villes.

Paradoxalement, les ruraux sont en proportion plus nombreux à considérer le développement numérique comme secondaire, alors même que leurs territoires sont souvent moins bien servis. De manière tout aussi surprenante, les jeunes sont beaucoup plus nombreux à penser que cet enjeu est secondaire (33% des 18-24 ans, contre 11% des 65 ans et plus). Cela pourrait laisser penser que le développement numérique est aujourd'hui quelque peu « has been » ou, en tout cas, qu'il n'est plus ressenti comme un enjeu prioritaire pour les générations qui utilisent le plus ces réseaux.



*Commentaire : 60% des personnes interrogées considèrent le développement numérique dans leur ville comme important mais pas prioritaire. 22% des personnes interrogées considèrent cet enjeu comme secondaire, et ce chiffre est plus important parmi les jeunes (33% des 18-24 ans considèrent cet enjeu comme secondaire) et parmi les habitants des zones rurales. Les personnes âgées et les habitants de l'agglomération parisienne sont au contraire moins nombreux à considérer le développement numérique comme secondaire. IFOP, 2015*

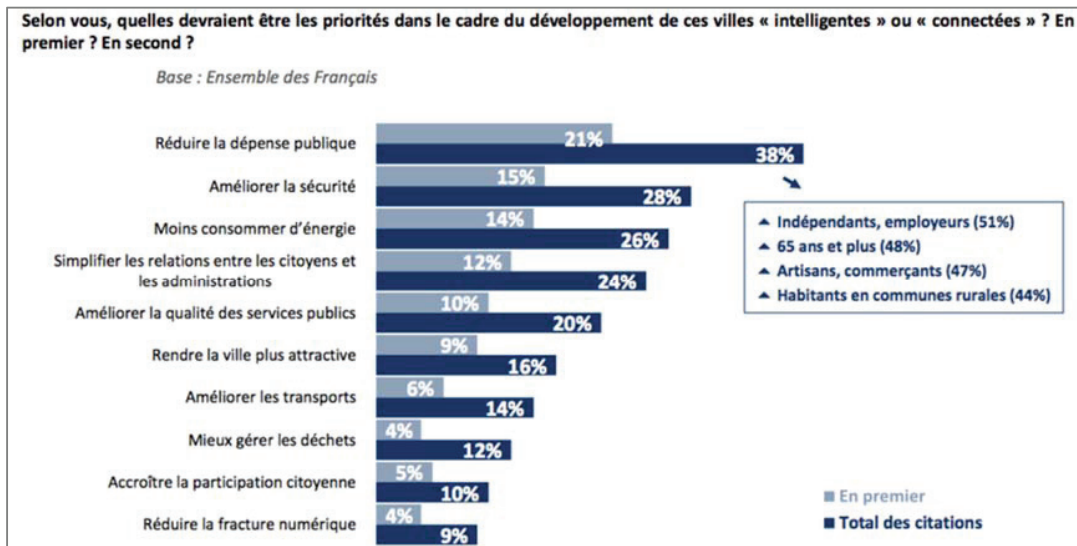
Plus globalement, il semble que l'enjeu du développement du numérique soit aujourd'hui intégré par le plus grand nombre, sans pour autant qu'il soit ressenti comme absolument central.

### ...mais divisés sur les usages de la ville intelligente à privilégier

Reste à savoir à quelles fins pourrait être utilisé ce développement du numérique dans les villes. Une récente étude du CREDOC montre que les Français sont très majoritairement favorables à l'idée d'utiliser les nouvelles technologies pour renforcer l'interaction avec les citoyens et améliorer les services publics : 79% sont d'accord pour dire qu'il s'agit plutôt d'une bonne chose, alors que 19% craignent une dérive sécuritaire ou un nouveau facteur d'inégalités (CREDOC, 2017).

Reste que les priorités d'une ville intelligente sont encore floues pour la plupart des citoyens. Dans l'enquête menée par l'IFOP en 2015, « les réponses données se caractérisent d'abord par leur éclatement, signe d'une difficulté des personnes interrogées à se déterminer massivement en faveur d'un ou de deux axes consensuels. La réduction de la dépense publique semble toutefois une finalité fréquemment partagée, citée au total par 38% des répondants. Dans un autre domaine, 28% souhaitent que la priorité soit fixée à l'amélioration de la sécurité, (...). On relèvera également (...) la préoccupation mentionnée par 26% des interviewés de moins consommer d'énergie. 24% évoquent enfin leur souhait de simplifier les relations entre les citoyens et l'administration, quand 20% envisagent en premier lieu une amélioration de la qualité des services publics. » (IFOP, 2015)





IFOP, 2015

Enfin, on notera que quelques-uns des enjeux les plus souvent abordés jusqu'à présent par les promoteurs de la ville intelligente sont très peu plébiscités par les citoyens : transports, gestion des déchets, développement durable (à l'exception de l'énergie) ou encore participation citoyenne. Signe, peut-être, que les potentiels de la Ville intelligente sont encore mal identifiés par le grand public.

Au final, si la Ville intelligente ne fait pas rêver les Français, c'est avant tout parce qu'ils ne considèrent pas le développement du numérique comme un enjeu très prioritaire pour l'aménagement du territoire. Et s'ils adhèrent à l'idée de nouveaux services rendus par ce futur développement technologique, ils ont encore les idées floues quant à ce que devraient être les priorités d'une ville intelligente.

### Note bibliographique et méthodologique

Alix G., 2017. *La « smart city » peine à séduire les Français*, Le Monde, mis en ligne le 16/11/2017  
 URL : <http://www.lemonde.fr/economie/article/2017/11/16/les-francais-ne-sont-pas-seduits-par-la-smart-city-5215555-3234.html>

Bourgeois P-M., 2017. *Le désamour des Français pour la Smart city et les grands centres urbains*, mis en ligne sur le site de La Gazette des communes, le 16/11/2017  
 URL : <http://www.lagazettedescommunes.com/535786/le-desamour-des-francais-pour-la-smart-city-et-les-grands-centres-urbains/>

Chronos & Obsoco, 2017. *L'observatoire des usages émergents de la ville*, Chronos, Obsoco, ADEME, CGET, Clear Channel & Institut Vedecom, novembre 2017. (L'étude repose sur un questionnaire adressé à 4 000 personnes dans toute la France, plus 1 300 dans Paris intra-muros et 1 000 réparties en Italie, au Royaume-Uni et en Allemagne, à titre de comparaison)  
 URL : <http://www.lagazettedescommunes.com/telechargements/2017/11/observatoire-des-usages-emergents-de-la-ville-i-support-conference-de-presse-i-161117.pdf>

Citylity, 2017. *La ville intelligente vue par les citoyens : les résultats du sondage*, mis en ligne sur le site Internet de Citylity, 2017 (enquête menée en ligne auprès de 625 utilisateurs de l'application Citylity)  
 URL : <https://www.citylity.com/ville-intelligente-resultats-sondage/>

CREDOC, 2017. *Baromètre du numérique 2017*, 17<sup>ème</sup> édition, CREDOC, ARCEP, CGE et Agence du Numérique, Novembre 2017. (Ce document présente les résultats des questions insérées par le CGE, l'Arcep et l'Agence du Numérique dans la vague de juin 2017 de l'enquête du CRÉDOC sur les « Conditions de vie et les Aspirations des Français » sur la base de deux vagues par an de 2000 personnes interrogées représentatifs de la population âgée de 12 ans et plus en France métropolitaine)  
 URL : <http://www.credoc.fr/publications/abstract.php?ref=R337>

IFOP, 2015. *Observatoire des politiques publiques : les Français et les smart cities*, IFOP & Acteurs Publics, juillet 2015 (sondage auprès de 973 personnes représentatif de la population française de 18 ans et plus, méthode des quotas basée sur sexe, âge et profession après stratification par région et catégorie d'agglomération)  
 URL : [http://www.ifop.com/?option=com\\_publication&type=poll&id=3135](http://www.ifop.com/?option=com_publication&type=poll&id=3135)

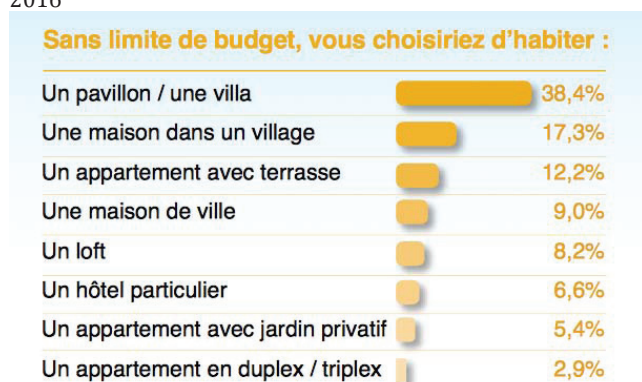


## LES ASPIRATIONS À L'HABITAT INDIVIDUEL, AU CALME...: LES ATTENTES DES FRANÇAIS EN MATIÈRE D'HABITAT

Quelles sont les aspirations des Français en matière d'habitat ? Les enquêtes récentes ne manquent pas qui permettent de s'en faire une idée précise.

Le portrait-robot du logement idéal est, si l'on en croit la dernière étude menée pour le compte de Century 21 et Immonot (« Le logement idéal des Français », 2016), une maison individuelle avec garage, un étage au maximum, lumineuse, calme, à moins de 10 minutes des transports et chauffée au gaz. A la question « Sans limite de budget, vous choisiriez d'habiter » les Français opteraient avant tout pour « un pavillon, une villa » (38 %), devant « une maison dans un village » (17%) et « un appartement avec terrasse » (12%). Si l'on observe que la « maison de ville » vient en quatrième position (9%) et « un hôtel particulier » en sixième position (7%), la **maison individuelle** est largement préférée à l'appartement. Selon l'enquête, 71% des Français préfèrent la maison à l'appartement (contre 58% en 2011).

Figure 1, Les choix préférés des Français s'ils n'avaient pas de contrainte de budget, Century 21 et Immonot, 2016



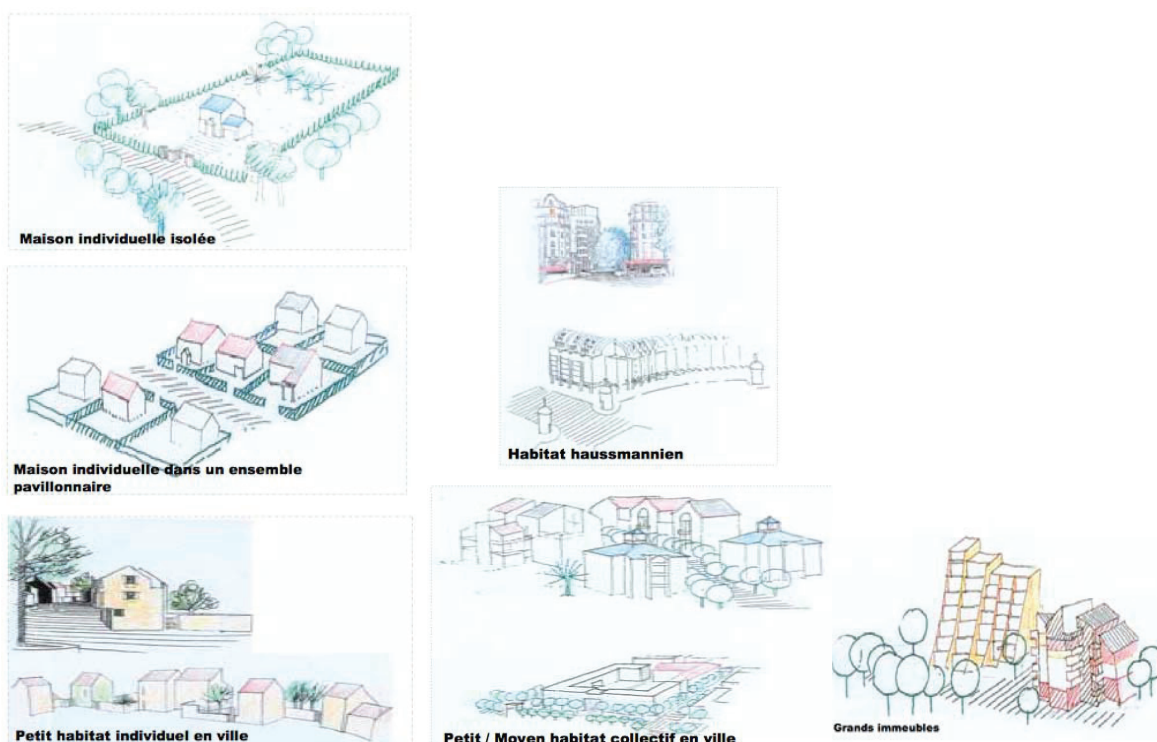
Toutes les enquêtes l'attestent, la maison individuelle est plébiscitée, mais ceci n'a rien de neuf : déjà en 1945 l'Institut national des études démographiques (INED) rapportait les résultats d'un premier sondage qui indiquait que 72 % des Français préféreraient la maison individuelle à l'immeuble collectif<sup>1</sup>. Au-delà du déclaratif, la progression de la proportion des maisons individuelles dans le parc total des résidences principales ainsi que la prédominance, sur les quarante dernières années, de la part de la construction d'habitat individuel par rapport aux logements construits, sont des traductions de cette préférence. Les maisons individuelles représentaient 57% du total des résidences principales selon les derniers résultats publiés (2013)<sup>2</sup>.

Si les Français ont une préférence pour l'habitat individuel, à quel type d'habitat cela renvoie-t-il précisément ? Des habitations séparées ou groupées, des maisons, des pavillons ? A la demande de l'Observatoire de la Ville, TNS Sofres avait essayé de le savoir en 2007, en réalisant une enquête d'opinion auprès d'un échantillon représentatif de 1 000 personnes (« Les Français et leur habitat ? Perception de la densité et des formes d'habitation »). Sept visuels distincts avaient été présentés aux répondants. Il leur était demandé de choisir, parmi ces images, l'habitat qui ressemble le plus à celui dans lequel ils habitent, puis de choisir le type d'habitat préféré.

<sup>1</sup> Enquête citée par Julien Damon « Les Français et l'habitat individuel : préférences révélées et déclarées », SociologieS [En ligne], Dossiers, Où en est le pavillonnaire ?, mis en ligne le 21 février 2017. Lien : <http://journals.openedition.org/sociologies/5886>

<sup>2</sup> Fin 2013, la France métropolitaine compte, 28 millions de résidences principales. La proportion de l'habitat individuel est stable depuis le début des années 2000 après avoir augmenté régulièrement dans les décennies 1970 à 1990. La quasi-totalité des résidences principales en zones rurales sont des maisons, tandis que, dans les unités urbaines de 200 000 habitants ou plus (y compris l'agglomération parisienne), il s'agit d'appartements dans 68 % des cas. La maison est, avant tout, une affaire de propriétaires.

**Sept visuels pour sept choix de résidence, Source : Observatoire de la ville, TNS Sofres, 2007**



Parmi ces sept images, la maison individuelle isolée, entourée de son jardin venait très largement en tête de l'endroit où l'on souhaiterait habiter, en étant choisie par plus d'un Français sur deux (56 %). Venaient ensuite la maison individuelle dans un ensemble pavillonnaire (20 % des répondants) et le petit habitat individuel en ville (11 %). Dans le cas de la maison individuelle isolée, les aspirations étaient de 36 points supérieures aux réalités déclarées, puisque 20% des enquêtés seulement disaient habiter dans ce type d'habitation.

**Situations et préférences déclarées en matière d'habitation (en %), Damon 2017, Source : Observatoire de la ville, TNS Sofres, 2007**

	« Je vais vous montrer différents types d'habitations. Parmi ceux-ci, pouvez-vous me dire lequel ressemble le plus à celui dans lequel vous habitez ? »	« Parmi les différents types d'habitations suivants, si vous pouviez choisir, dans lequel habiteriez-vous ? »	Différence
Maison individuelle isolée	20	56	+ 36
Maison individuelle dans un ensemble pavillonnaire	29	20	- 9
Petit habitat individuel en ville	19	11	- 8
Grands ensembles d'habitat collectif de tours et de barres	9	1	- 8
Petit / Moyen habitat collectif en ville	9	3	- 6
Habitat haussmannien	6	5	- 1
Grand immeuble	4	1	- 3
Sans opinion	4	3	- 1

Qu'en est-il ensuite des aspirations des Français au regard du logement, tant au niveau de son environnement que de ses caractéristiques intrinsèques ?

Toutes les enquêtes les plus récentes, menées en 2017 et 2018 indiquent que les Français accordent de plus en plus d'importance au **calme**. Interrogés sur les caractéristiques les plus importantes dans le choix d'un logement, les 3600 répondants de l'enquête Century 21 le citent en premier (29%). Dans cette enquête réalisée tous les cinq ans, ce critère devient pour la première fois la première préoccupation, devant le prix d'achat (pour 20% des sondés). La fonctionnalité du logement et la qualité du quartier viennent ensuite au même niveau, suivi par la proximité des commerces et des transports.

**Parmi la liste ci-dessous, quelles sont pour vous personnellement les 3 caractéristiques les plus importantes dans le choix d'un logement ?**

Options de réponse	1 <sup>er</sup> choix	2 <sup>ème</sup> choix	3 <sup>ème</sup> choix
Calme	1002	597	358
Prix	720	522	562
Fonctionnalité du logement	465	701	495
Qualité du quartier	459	407	519
Proximité des commerces et des transports	360	491	499
Une chambre pour chaque enfant	176	204	230
Proximité du lieu de travail	159	219	267
Sécurité	121	190	343
Proximité d'un jardin, d'espaces verts	115	213	236
Proximité des écoles	37	70	105

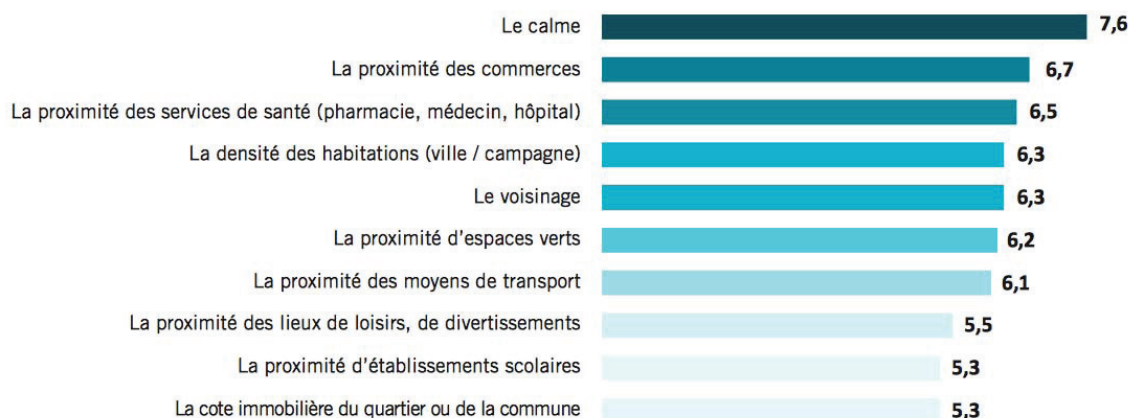
L'enquête BVA Group « Les Français et le logement » confirme ce résultat, puisque le calme est recherché en premier dans un logement (58% des citations).

Réalisée avec une autre méthode de priorisation, où les enquêtés doivent noter de 0 à 10 l'importance qu'ils accordent à des critères, l'enquête réalisée, début 2018 par le cabinet Elabe pour le compte du Crédit Foncier, auprès d'un échantillon de 2 408 personnes, le confirme à nouveau. Le calme est, concernant l'environnement de proximité du logement, le premier critère du choix, avec une note de 7,6/10. L'enquête qualifie le calme de « graal du logement français ».



*Question : Lorsque vous avez cherché le logement que vous occupez actuellement, quelle importance avez-vous accordé à chacun des critères suivants ?*  
**... concernant l'environnement de proximité du logement ?**

Source : Elabe 2018



Viennent ensuite, la proximité des commerces (6,7), des services de santé (6,5), la densité des habitations (6,3), le voisinage (6,3), la proximité d'espaces verts (6,2) et des moyens de transports (6,1) qui sont davantage de l'ordre du souhaitable plutôt que du nécessaire. L'importance accordée à plusieurs critères

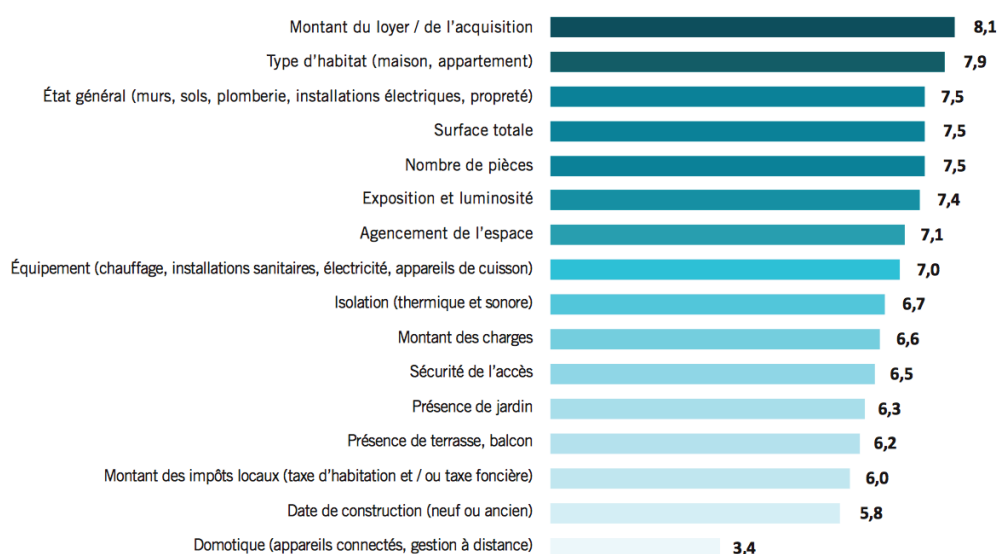
est fonction du cycle de vie des répondants : proximité des services de santé pour les plus de 65 ans (7,0), des moyens de transports pour les 18-24 ans (7,0) et les habitants de la région parisienne (7,5), des établissements scolaires pour les parents (6,9).

La plupart des Français partagent également une définition commune des caractéristiques « qui comptent » pour choisir ce logement : ils n'identifient pas moins de huit exigences (importance attribuée supérieure à 7/10 sur une échelle de 0 à 10), aux premiers rangs desquels le montant du loyer ou de l'acquisition, le type d'habitation (maison ou appartement), l'état général, la surface totale, le nombre de pièces et l'exposition/la luminosité.



Question : Lorsque vous avez cherché le logement que vous occupez actuellement, quelle importance avez-vous accordé à chacun des critères suivants ?  
... concernant le logement lui-même ?

Source : Elabe 2018



Ces enquêtes font aussi ressortir une évolution : **deux Français sur dix se disent intéressés par des formes de locations ou d'habitations alternatives** : 24% par la location de leur domicile en court séjour, principalement pour des raisons financières (70%), 24% par l'achat d'une maison secondaire avec des proches, 23% par l'échange de logement, 20% par la colocation, 20% pour héberger gratuitement des voyageurs de passage, 43% pour partager un logement avec une personne ayant un âge très différent par solidarité (habitat intergénérationnel)

Sans développer, citons les autres enseignements principaux qui ressortent de ces sondages et enquêtes réalisés en 2017 et 2018 :

- Quatre personnes interrogées sur cinq répondent que le logement qu'elles occupent correspond totalement (9 %) ou en grande partie (70 %) à leurs besoins. Les propriétaires sont plus satisfaits que les locataires et les occupants de maisons davantage que ceux d'appartements ;
- Plus de la moitié des Français (52 %), affirment que trouver le logement correspondant à leurs besoins a été difficile. La perception de l'obstacle s'accroît selon le cycle de vie et le lieu de résidence. 56 % des personnes en couple avec enfant(s), 60% des résidents de l'agglomération parisienne et 58 % des résidents du Sud-Est font part de leur difficulté à trouver le logement dont ils ont besoin ;
- 53 % des Français ont déjà envisagé de changer de quartier, de ville ou de région (dont 12 % l'ont même déjà fait) pour accéder à un logement qui correspond mieux à leurs besoins. Cette volonté de déménager est plus élevée chez les 25-34 ans (68 %). Au total, près d'un Français sur deux envisage de déménager en 2018, avant tout pour changer de cadre de vie (49%) ;

- Les Français projettent, lors de leur installation, d'y demeurer en moyenne 21 ans, ce qui est proche des statistiques de l'Insee qui estiment à 17 ans la durée moyenne d'occupation d'un logement par un ménage donné ;
- Huit Français sur dix estiment que le coût élevé des loyers est un problème
- Plus de huit Français sur dix se disent d'accord avec le réquisitionnement des places vides dans des établissements vacants pour les sans-abris
- 85 % des Français considèrent leur logement comme un « cocon ». A l'inverse, 14 % d'entre eux voient leur logement comme un lieu purement fonctionnel : « un lieu de passage, un toit sous lequel dormir ». La réponse dépend du type d'habitation et du statut d'occupation : 92% des enquêtés qui habitent dans une maison la considèrent comme un cocon contre 76% pour ceux qui résident en appartement ;
- le salon est la pièce préférée, il remporte 52% des suffrages contre 46% en 2007. C'est la pièce dans laquelle les Français passent le plus de temps (74%) et celle qu'ils considèrent la plus importante. Cela fait écho à la première fonction qu'ils attribuent à une habitation, « se retrouver en famille ». La cuisine devient prioritaire pour 17% des Français contre 13% en 2007. La chambre individuelle pour chaque enfant est quant à elle un critère prépondérant pour les familles qui devance la présence d'un jardin ou d'espaces verts à proximité.
- Concernant l'équipement de la maison, la présence du garage est souhaitée par 62% des Français contre seulement 21% en 2011. Viennent ensuite la terrasse ou le balcon qui font rêver 59% des sondés. 35% d'entre eux aimeraient avoir une cheminée.
- Les résidents d'immeubles sont chaque année plus nombreux à souhaiter le chauffage individuel.
- La « performance énergétique » se place en 6ème position des critères « obligatoires dans [la] prochaine acquisition » des personnes interrogées.

## CONCLUSION

L'aspiration à l'habitation individuelle reste très forte. Dans le choix de leur logement, les Français sont très attentifs aux critères de prix et au calme, critère qui est devenu le premier en importance, devant d'autres critères tenant à l'environnement comme la proximité des commerces, ou tenant au logement comme la luminosité. Même si l'on vit en ville, et que l'on accorde de l'importance à la proximité d'équipements, les attentes donnent l'impression qu'une partie des Français veulent associer le confort du logement à une sensation de nature ou de campagne dans leur habitation. On assiste aussi une évolution des mentalités dans le sens de l'adhésion à des formes d'habitat alternatifs qui reposent sur le partage d'une partie de son logement

### Liste et méthodologie des enquêtes et sondages

Enquête « **Les Français et le logement** » réalisée par BVA à la demande du groupe Foncia et de la presse régionale par Internet auprès d'un échantillon représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus. 1201 personnes ont été interviewées du 19 au 21 février 2018. L'échantillon a été construit selon la méthode des quotas.

Étude « **Les Français et leur logement** » réalisée par le cabinet ELABE à la demande du Crédit Foncier. L'enquête a été réalisée, du 2 au 10 janvier 2018, sur un échantillon de 2 408 individus, représentatif des résidents de la France métropolitaine, âgés de 18 ans et plus.

Lien : <https://elabe.fr/wp-content/uploads/2018/03/les-francais-et-leur-logement.pdf>

Century 21, « **Le logement idéal des Français** ».

Lien : [https://www.century21.fr/pdf/enquete\\_logement\\_ideal\\_2016.pdf](https://www.century21.fr/pdf/enquete_logement_ideal_2016.pdf)



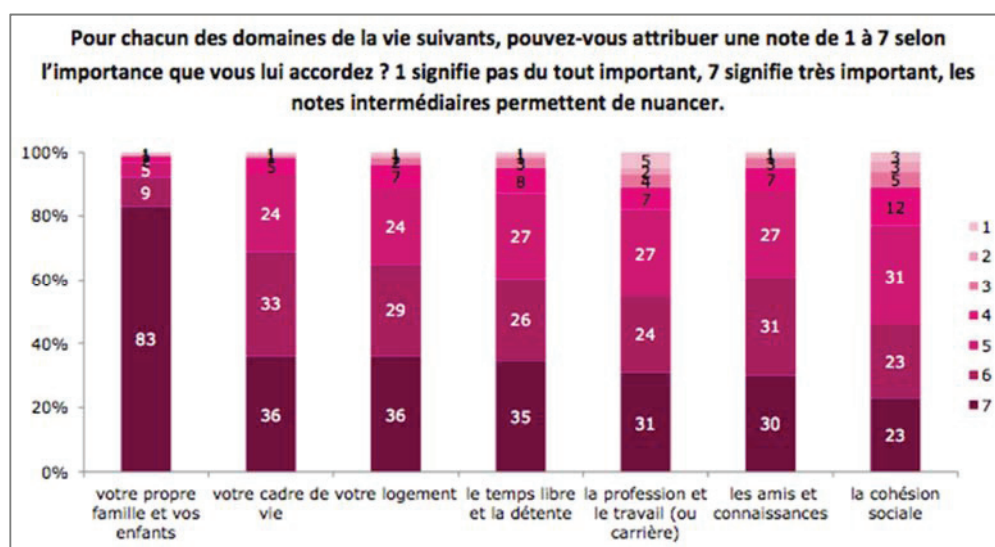


## LA VILLE DE DEMAIN : L'ASPIRATION DES FRANÇAIS POUR UNE VILLE PLUS VERTE

Si les Français rêvent majoritairement de vivre à la campagne, la majorité d'entre eux sont toutefois des urbains. Les reproches les plus souvent faits aux villes touchent à la qualité du cadre de vie, qui apparaît aujourd'hui comme l'une des préoccupations les plus fortes des Français – et le premier motif de déménagement. Cela explique sans doute pourquoi la ville idéale à laquelle ils aspirent est une ville plus verte et plus végétale – une demande de verdure d'autant plus forte chez les jeunes urbains et les populations les plus démunies.

### La qualité du cadre de vie, une aspiration très forte des Français

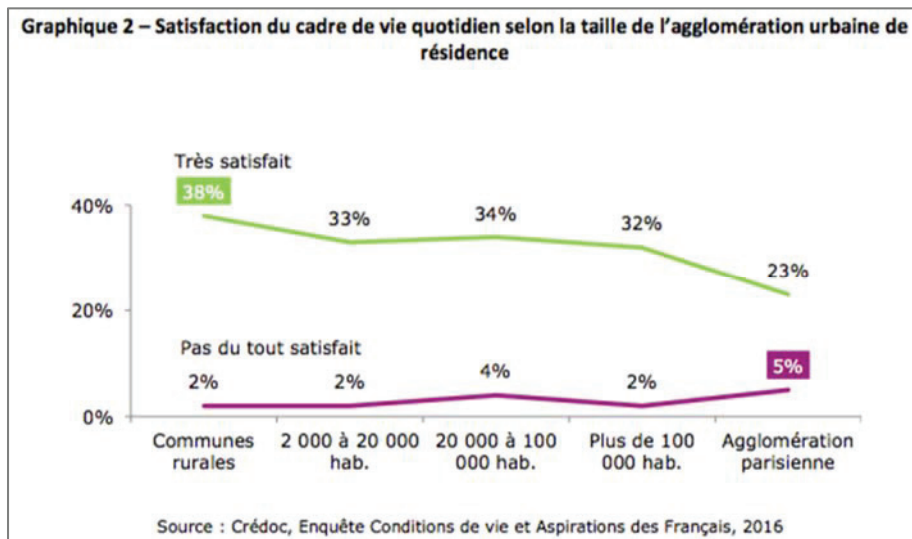
Une récente étude du CREDOC (2017) montre que le cadre de vie est un facteur auquel les Français sont aujourd'hui très attachés. La qualité du cadre de vie arrive ainsi en seconde position des domaines de vie jugés comme les plus importants, loin derrière la famille mais avant le logement, le temps libre, le travail ou encore les amis.



(CREDOC, 2017)

Cette même enquête montre que les Français sont majoritairement satisfaits (56%) ou très satisfaits (32%) de leur cadre de vie, malgré des différences importantes entre régions : ainsi, 47% des habitants d'Auvergne-Rhône-Alpes se disent très satisfaits, contre seulement 27% des Franciliens. De manière générale, le CREDOC note un fort gradient d'urbanité : la satisfaction à l'égard du cadre de vie est d'autant plus forte qu'on s'éloigne des villes, et en particulier des grandes villes.

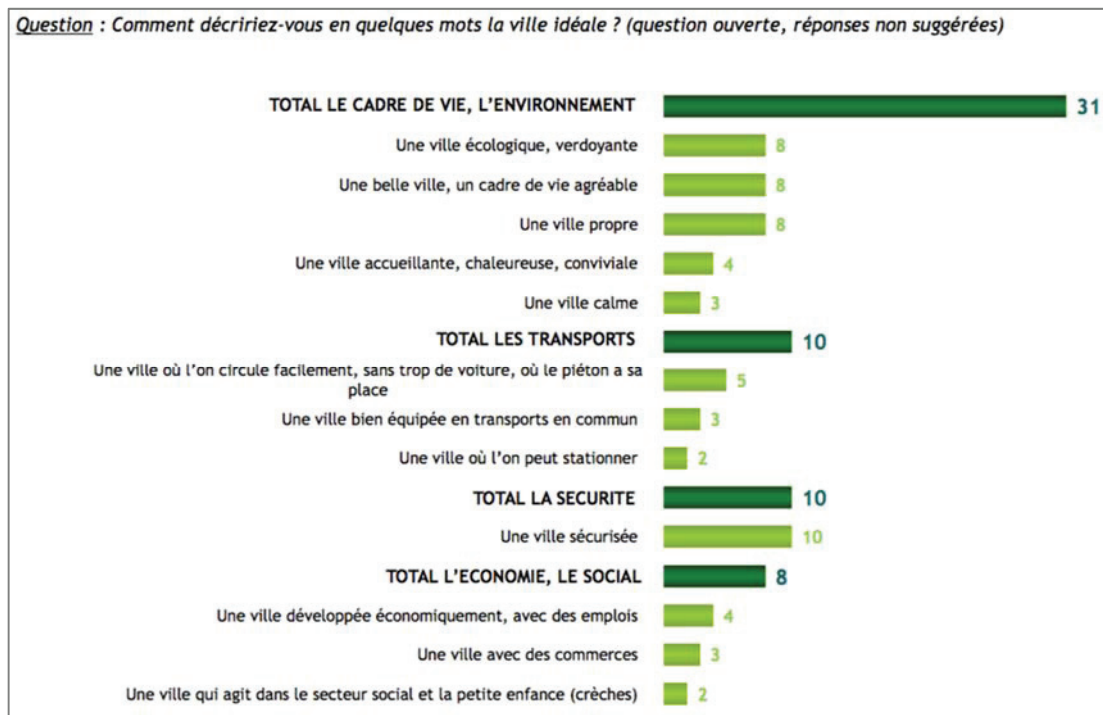
Ainsi, toujours selon la même étude, la qualité du cadre de vie est aujourd'hui devenue le premier motif de déménagement : 47% de ceux qui désirent déménager citent ce facteur de motivation en premier ou en second. C'est très loin devant les opportunités professionnelles (citées par 22%), l'accession à la propriété (21%) ou encore l'adaptation du logement à la situation familiale (21%). Une étude de l'IFOP réalisée en 2017 montre que la présence d'espaces verts à proximité de leur logement a été un choix important pour 85% des Français interrogés (et même « très important » pour 49% des Français).



Commentaire : 32% des Français se déclarent très satisfaits de leur cadre de vie quotidien, mais ce chiffre varie de 38% pour les résidents des communes rurales à 23% pour les habitants de l'agglomération parisienne. A l'autre opposé du spectre, les personnes se déclarant « pas du tout satisfaites » de leur cadre de vie ne sont que 2% dans les communes rurales et 5% en agglomération parisienne. (CREDOC, 2017)

## La ville idéale : une ville verte et paysagère

Cette demande de qualité du cadre de vie se retrouve dans les enquêtes relatives aux aspirations des urbains. Les nuisances environnementales comme la pollution et le bruit arrivent en effet en tête des reproches faits aux villes (Fiche 110). Sans grande surprise, l'amélioration du cadre de vie et de l'environnement urbain est donc l'aspiration la plus forte des Français. Lorsqu'on leur demande de décrire la ville idéale, de façon spontanée ils citent en premier lieu des éléments en lien avec l'amélioration de l'environnement local : 31% des Français imaginent avant tout une ville plus écologique, plus verdoyante, plus belle ou encore plus propre ou conviviale. L'amélioration de l'environnement urbain arrive très largement devant toutes les autres attentes, que ce soit en matière de transport (10%), de sécurité (10%) ou encore d'économie (8%) (IFOP, 2013)



IFOP, 2013

Ces résultats ont été confirmés par plusieurs études plus récentes. L'enquête menée par Chronos et l'Obsoco en 2017 montre par exemple que dans l'imaginaire des français, le modèle de la ville idéale le plus plébiscité est celui de la « ville nature » : cette cité verdoyante obtient un niveau d'adhésion moyen de 7,7 sur une échelle subjective comprise entre 0 (aversion) et 10 (adhésion la plus totale). Arrivent ensuite : la « ville autosuffisante » (6,9/10), qui se caractérise elle aussi par (entre autres choses) davantage d'espaces verts, mais cette fois-ci dédiés à la production agricole ; et en troisième position la ville des « courtes distances » (6,8/10), caractérisée notamment par une moindre place laissée aux voitures. Soit autant de thématiques en lien avec l'amélioration du cadre de vie.

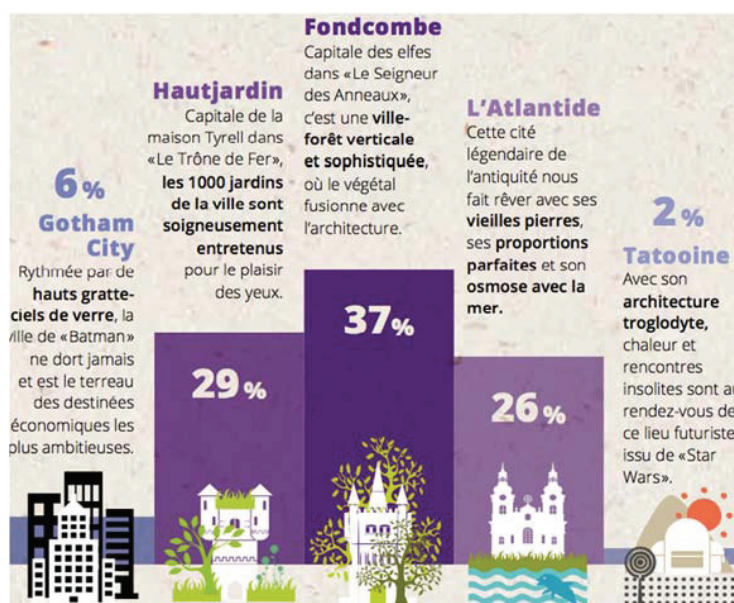
Sans doute plus orientée dans sa manière d'aborder la question, l'étude menée en 2017 par l'IFOP pour le compte de l'Union Nationale des Entreprises du Paysage arrive peu ou prou aux mêmes conclusions : les qualificatifs de la ville idéale les plus souvent cités sont « écologiques », « végétales » et « spacieuses ». Les moins cités sont « verticales » et « minérales ».

Quant à la ville idéale, là encore le sondage renvoie à un imaginaire pour le moins végétal : l'urbanité à la Star Wars ou à la Batman s'avère un véritable repoussoir pour des Français qui privilégient l'imaginaire fantasy du Trône de Fer (*Game of Thrones*) ou plus encore celui du Seigneur des Anneaux : c'est en effet Fondcombe, la ville-forêt verticale des Elfes, qui les séduit le plus.

Plus prosaïquement, interrogés par le CSA sur les projets qui rendraient la vie plus agréable en ville, parmi une liste proposée les Français plébiscitent prioritairement la création d'écoquartiers (57%), les potagers urbains (27%), les circuits courts (27%) et les modes de déplacement alternatifs à la voiture. (CSA, 2015)



Note : la question est ouverte, les personnes interrogées peuvent proposer plusieurs qualificatifs. IFOP 2017



Note : les modèles de ville sont suggérés, peu nombreux (5) et accompagnés d'une phrase descriptive très sommaire. IFOP 2016

## Une demande de verdure tirée par les jeunes et les moins aisés

On notera enfin que cette demande de verdure en ville est tirée par les populations les plus jeunes et les moins favorisées : ce sont elles qui sont en effet les plus demandeuses d'espaces verts en ville... notamment parce que ce sont elles qui en sont le plus privées. C'est en tout cas ce que remarque l'IFOP : « Près de 7 jeunes urbains sur 10 (< 35 ans) considèrent que la création d'un espace vert doit être un investissement prioritaire dans leur ville. Chez les personnes âgées de plus de 65 ans, cette proportion tombe à 1 sur 2 (mais rappelons que ces derniers disposent, pour la plupart, d'un jardin privatif !). De même, ceux logeant dans un immeuble et n'ayant pas de jardin sont plus nombreux à réclamer la création de nouveaux espaces verts (70%) que ceux habitant en maison individuelle (57%). » (IFOP, 2016)

### Note bibliographique et méthodologique

-Chronos & Obsoco, 2017. *L'observatoire des usages émergents de la ville*, Chronos, Obsoco, ADEME, CGET, Clear Channel & Institut Vedecom, novembre 2017. (L'étude repose sur un questionnaire adressé à 4 000 personnes dans toute la France, plus 1 300 dans Paris intra-muros et 1 000 réparties en Italie, au Royaume-Uni et en Allemagne, à titre de comparaison)

URL : <http://www.lagazettedescommunes.com/telechargements/2017/11/observatoire-des-usages-emergents-de-la-ville-i-support-conference-de-presse-i-161117.pdf>

-

CREDOC, 2017. *Les Français et leurs territoires : vécus et attentes vis-à-vis des pouvoirs publics*, Coll. des rapports, n° 336, CREDOC, novembre 2017 (résultats obtenus à partir du dispositif permanent du CREDOC « Conditions de vie et opinions des Français » auprès de 2000 Français âgés de douze ans et plus, méthode des quotas basée sur sexe, âge et profession après stratification par région et catégorie d'agglomération).

URL : <http://www.credoc.fr/publications/abstract.php?ref=R336>

-IFOP, 2013. *Le regard des Français sur leur ville : ressenti, jugement à l'égard de l'action municipale et attentes vis-à-vis de la ville idéale*, IFOP, Concours National des Villes, février 2013. (sondage auprès de 1001 personnes représentatif de la population française de 18 ans et plus résidant dans des villes de 20.000 personnes et plus, méthode des quotas basée sur sexe, âge et profession après stratification par région, taille de commune et catégorie d'agglomération, questionnaire en ligne)

URL : [http://www.ifop.com/media/poll/2165-1-study\\_file.pdf](http://www.ifop.com/media/poll/2165-1-study_file.pdf)

-IFOP, 2016. *Ville en vert, ville en vie : un nouveau modèle de société*, IFOP, UNEP, 2016 (sondage auprès de 1013 personnes représentatif de la population française de 18 ans et plus, méthode des quotas basée sur sexe, âge et profession après stratification par région et catégorie d'agglomération, questionnaire en ligne)

URL : [http://www.observatoirevillesvertes.fr/wp-content/uploads/2017/04/Unep-Ifop-2016-Villes-de-demain\\_201603212.pdf](http://www.observatoirevillesvertes.fr/wp-content/uploads/2017/04/Unep-Ifop-2016-Villes-de-demain_201603212.pdf)

-CSA, 2015. *Pour vivre heureux, vivons... en ville ou à la campagne ?* CSA & Observatoire du bonheur, juin 2015 (sondage auprès de 1011 personnes représentatif de la population française de 18 ans et plus, méthode des quotas basée sur sexe, âge et profession après stratification par région et catégorie d'agglomération)

URL : <https://www.csa.eu/media/1100/csa-pour-observatoire-du-bonheur-bonheur-et-urbanisme-avec-synthese-vf.pdf>

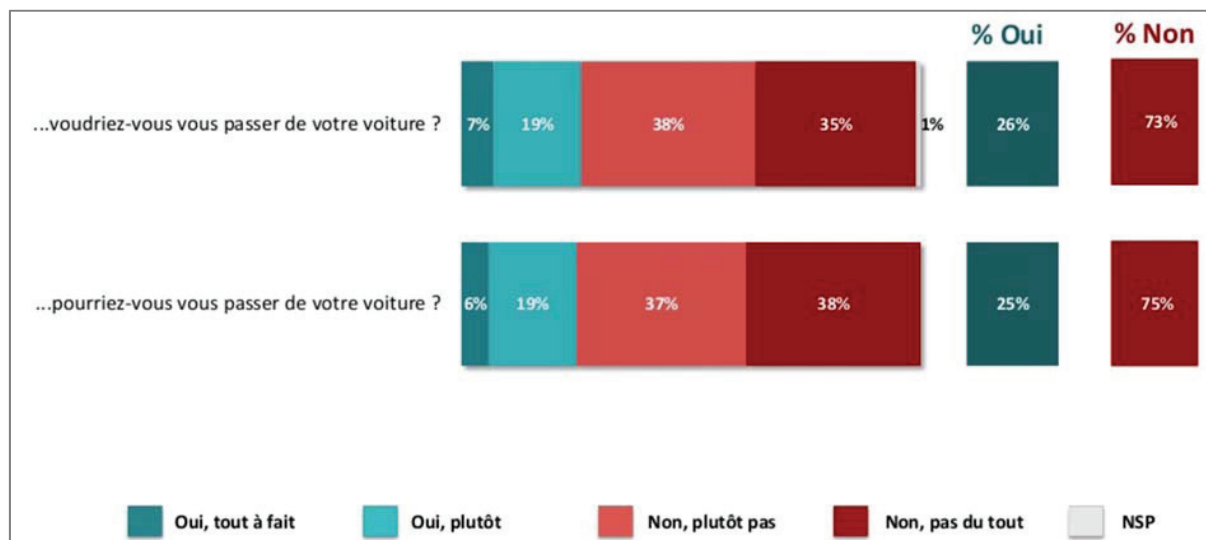
## LA VOITURE, NOUVEL OBJET DE TENSION ENTRE LES FRANÇAIS ?

Malgré des critiques de plus en plus récurrentes liées à ses nombreux impacts négatifs sur la santé et l'environnement, la voiture a gardé dans l'opinion française une image très positive. Certains sondages semblent toutefois montrer sur ce sujet une évolution des perceptions qui laisse paraître de nouveaux clivages : clivage générationnel d'une part (les jeunes semblant moins attachés à l'automobile que leurs parents) et clivage géographique d'autre part, les urbains étant beaucoup plus ouverts à des restrictions d'usage que ne le sont les habitants des périphéries urbaines et du monde rural.

### La voiture, un objet qui reste parmi les plus appréciés... et les plus indispensables

L'image de la voiture dans les médias semble avoir beaucoup évolué au cours des deux dernières décennies, au gré en particulier des nombreuses critiques qui lui sont régulièrement faites en matière de nuisances et de pollutions. Pourtant, plusieurs enquêtes menées en France montrent que la popularité de la voiture reste extrêmement forte, comme dans la plupart des pays. 86 % des Français gardent une image positive (bonne ou très bonne) de la voiture, et 68 % d'entre eux considèrent la voiture comme un objet de plaisir. La voiture reste même l'objet auquel les Français sont le plus attaché : lorsqu'on leur demande leur degré d'attachement à plusieurs objets, sur une échelle de 0 (aucun attachement) à 10 (très fort attachement), la voiture arrive en tête des sondages avec une moyenne de 6,7/10, devant le téléphone portable (6,2/10) et la télévision (6,0/10). Synonyme de liberté (pour 95% des Français) elle est également reconnue comme un objet de rêve pour la moitié d'entre eux. (TNS Sofres, 2017)

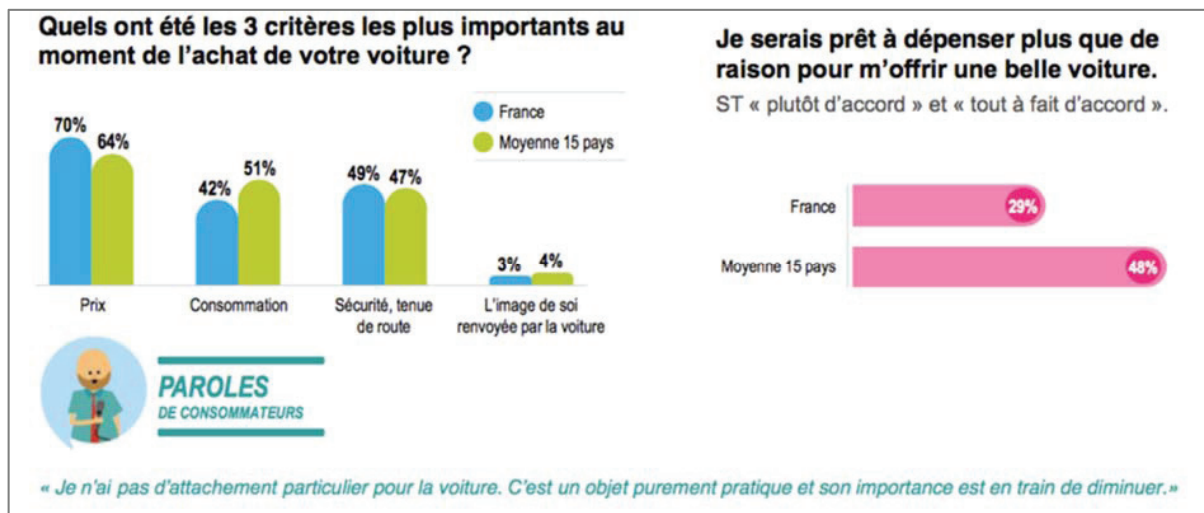
Reconnue par la plupart comme objet de plaisir, elle est aujourd'hui également jugée comme un moyen de transport indispensable pour 90% des Français. A titre personnel, seuls 26 % des Français voudraient se passer de voiture, et 25 % pensent qu'ils pourraient s'en passer. Car vouloir n'est pas toujours pouvoir... (OpinionWay, 2016)



OpinionWay, 2016

### Mais un détachement progressif, plus marqué chez les jeunes

Cet attachement serait-il en train de faiblir ? Les enquêtes d'opinion montrent en tout cas que la voiture est de plus en plus associée à des valeurs négatives : c'est par exemple un objet associé à la pollution pour 79% des Français et considéré comme trop cher pour 49% d'entre eux (BVA, 2017). Surtout, en France comme dans la plupart des pays riches, la voiture perd peu à peu sa dimension statutaire : si le niveau d'attachement à son véhicule est encore fort, il est plus faible en France que dans les pays en développement et, surtout, les Français privilégient de plus en plus les critères pratiques (prix, sécurité, consommation) dans le choix de leur véhicule : seuls 3% d'entre eux admettent que l'image de soi renvoyée par la voiture est un des trois critères les plus importants dans le choix de leur véhicule, ce qui fait dire aux auteurs d'une étude internationale menée par TNS Sofres que, « hormis dans les pays à fort développement, la voiture ne s'accorde plus à la réussite sociale. » En France, « sa dimension statutaire n'est plus qu'un lointain souvenir. » (TNS Sofres, 2017)



Note : l'enquête a été menée en France et dans 14 autres pays (Belgique, Allemagne, Espagne, Italie, Pologne, Grande Bretagne, Japon, USA, Brésil, Chine, Mexique, Turquie et Afrique du Sud) (TNS Sofres, 2017)

Ce détachement est-il un phénomène générationnel ? Une étude du LAET croisant données quantitatives et entretiens qualitatifs semble le confirmer : le taux de détention de permis de conduire a baissé de 9% chez les 18-30 ans, une part croissante de jeunes n'a pas de voiture et, surtout, on a assisté entre 1993 et 2008 à une baisse des déplacements en voiture de 10% tous âges confondus, plus marquée encore en milieu urbain et chez les jeunes : à Lyon par exemple, entre 1995 et 2006, le nombre de déplacements automobiles a baissé de 14% tous âges confondus, de 30% chez les 18-24 ans et de 36% chez les 25-34 ans. Les entretiens auprès des jeunes font ressortir que, pour eux, « l'automobile n'est plus associée au rite de passage à l'âge adulte », elle « ne constitue plus une priorité », elle est « concurrencée par les mobilités alternatives » et de plus en plus « perçue comme une contrainte. » (Vincent-Geslin et coll., 2016)

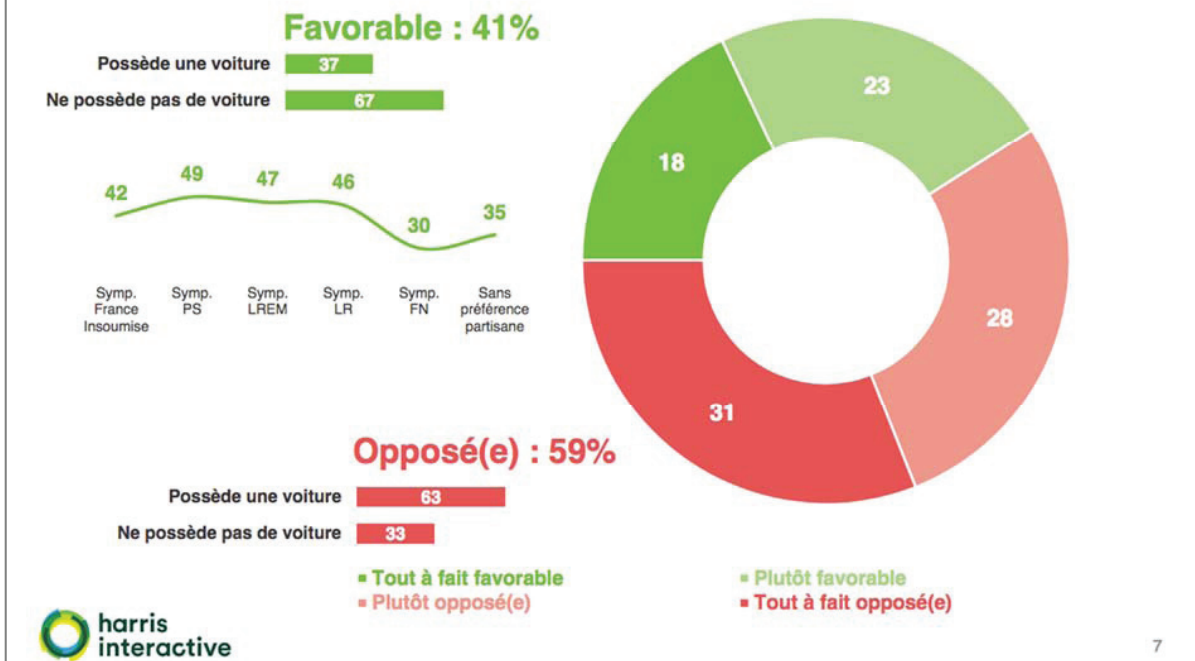
Enfin, toujours sur le plan générationnel, on notera qu'un sondage mené à Paris sur la restriction de la voiture sur les voies sur berge montre que la mesure est condamnée par la majorité (52 %) des parisiens de plus de 60 ans alors qu'elle est au contraire plébiscitée par une écrasante majorité (74 %) des moins de 35 ans. (IPSOS, 2017)

### Des urbains plus enclins à sanctionner la voiture : un nouveau clivage centre vs périphérie ?

Mais le clivage n'est pas seulement générationnel, il est aussi territorial. C'est ce que montrent les sondages relatifs aux mesures de restriction d'usage de la voiture. Par exemple, l'idée d'une réduction de la place de la voiture dans le centre des grandes villes est aujourd'hui majoritairement soutenue : 69 % des français y sont favorables. Mais au-delà du clivage générationnel susmentionné, on note un écart notable entre les urbains (habitants de villes de plus de 100 000 habitants) qui sont favorables à 75% à cette idée, et les habitants des plus petites villes qui ne sont que 64% à être d'accord (BVA, 2015).

Etes-vous favorable ou opposé(e) à la limitation de la vitesse à 80 km/h (et non 90 km/h) sur les routes nationales et départementales à double sens sans séparateur central ?

- A tous, en % -



Commentaire : 41% des Français de plus de 18 ans sont (tout à fait ou plutôt) favorables à la limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes nationales et départementales, mais ce chiffre monte à 67% chez ceux qui ne possèdent pas de voiture et tombe à 37% chez ceux qui en possèdent une. (Harris Interactive, 2018)

La récente décision du gouvernement de réduire la limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes départementales illustre également très bien ce clivage : 59 % des personnes interrogées y sont aujourd'hui opposées, mais l'écart est abyssal entre ceux qui possèdent une voiture (opposés à la mesure à 63 %) et ceux qui n'en possèdent pas (majoritairement urbains et qui sont favorables à la mesure à 67 %). On notera au passage un clivage partisan, puisque si la moitié des sympathisants PS sont favorables à la limitation, 70% des sympathisants du FN s'y opposent. (Harris Interactive, 2018) Sachant par ailleurs que les catégories sociales aisées (statistiquement plus présentes en ville) se déclarent également davantage prêtes à réduire l'usage de leur voiture que les catégories sociales moins riches et moins urbaines<sup>1</sup>, on est en droit de penser que le clivage caricatural entre une France « riche » des centre villes et une autre « populaire » des périphéries urbaines n'est pas loin de se révéler à travers l'évolution du rapport à la voiture.

<sup>1</sup> 66% des cadres et professions libérales se disent prêts à réduire l'usage de leurs voitures si on leur propose une offre de transport en commun plus efficace, contre 39% des ouvriers. (CSA, 2013)

### Note bibliographique et méthodologique

BVA, 2015. *Les Français et les transports*, BVA, Doméo & Presse Régionale, 25 avril 2015. (sondage auprès de 1000 personnes, représentatif de la population de 18 ans et plus résidant en France, d'après la méthode des quotas basée sur sexe, âge, profession du chef de famille et catégorie d'agglomération. Questionnaire en ligne réalisé le 9 avril 2015).

URL : [http://www.bva.fr/data/sondage/sondage\\_fiche/1692/fichier\\_barometre\\_bva-domeo-presse\\_regionale-observatoire\\_de\\_la\\_vie\\_quotidienne-avril\\_20151eaf2.pdf](http://www.bva.fr/data/sondage/sondage_fiche/1692/fichier_barometre_bva-domeo-presse_regionale-observatoire_de_la_vie_quotidienne-avril_20151eaf2.pdf)

Harris Interactive, 2018. Réaction des Français à la possible limitation de la vitesse à 80 km/h sur les routes nationales et départementales, Harris Interactive, Atlantico & RMC, janvier 2018 (sondage auprès de 1008 personnes représentatif de la population de 18 ans et plus résidant en France, d'après la méthode des quotas basée sur sexe, CSP et région de l'interviewé. Questionnaire en ligne réalisé le 8 janvier 2018).

URL : <http://harris-interactive.fr/wp-content/uploads/sites/6/2018/01/RapportHarrisInteractive-RMC-La-limitation-de-la-vitesse-80kmh.pdf>

IPSOS, 2017. *Enquête auprès des Parisiens sur les voies sur Berges*, Ipsos pour la Mairie de Paris, juin 2017 (sondage auprès de 1000 personnes représentatif de la population de 18 ans et plus résidant à Paris, d'après la méthode des quotas basée sur sexe, âge, profession de l'individu et arrondissement de résidence. Questionnaire en ligne réalisé du 27 au 30 juin 2017).

URL : [https://fr.scribd.com/document/353310051/Sondage-IPSOS-Rives-de-Seine#download&from\\_embed](https://fr.scribd.com/document/353310051/Sondage-IPSOS-Rives-de-Seine#download&from_embed)

OpinionWay, 2016. *Les Français et le rapport à l'automobile*, OpinionWay pour le Mondial de l'automobile Paris, juin 2016. (sondage auprès de 1008 personnes, représentatif de la population de 18 ans et plus résidant à Paris, d'après la méthode des quotas basée sur sexe, âge, CSP, catégorie d'agglomération et de région de résidence. Questionnaire en ligne réalisé du 15 au 16 juin 2016).

URL : <https://www.slideshare.net/LudovicP/opinion-way-les-francais-et-les-paradoxes-de-lautomobile-juin-2016>

TNS Sofres, 2017. *Observatoire Cetelem 2017. Ma voiture bien aimée*, TNS Sofres, Cetelem (sondage auprès de 8500 possesseurs de voiture de 18 ans et plus résidant dans 15 pays différents dont la France)

URL : <http://observatoirecetelem.com/wp-content/uploads/2016/08/observatoire-cetelem-automobile-2017.pdf>

Vincent-Geslin et coll., 2016. *EVOLMOB – Evolution du rapport des jeunes à la voiture*, LAET-Laboratoire Aménagement Économie Transports, Ecole Polytechnique de Montréal et Institut National de la Recherche Scientifique, pour le Forum vies mobiles (*L'étude qualitative a été menée auprès de jeunes âgés de 16 à 35 ans, présentant divers profils sociaux (situation professionnelle ou étudiante, niveau de revenus, genre, situation familiale) et territoriaux (zone d'habitat urbaine ou périurbaine de Lyon et Montréal). Le volet quantitatif s'est appuyé sur les enquêtes ménages - déplacements les plus récentes des agglomérations de Lyon, Grenoble et Montréal (volet en partie financé par le programme interministériel PREDIT).*

URL : <http://fr.forumviesmobiles.org/projet/2016/09/20/evolmob-evolution-rapport-des-jeunes-voiture-2424>



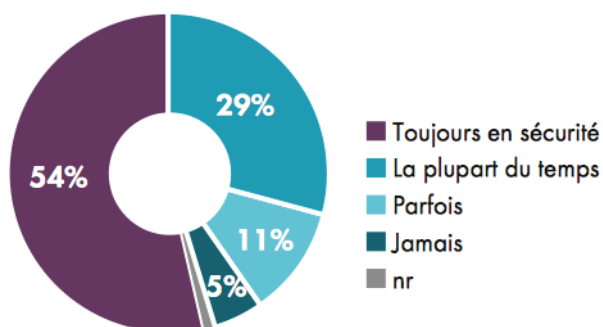
## LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN : DONNÉES NATIONALES

Le sentiment de sécurité dans les transports en commun est considéré par les chercheurs comme un bon indice de la manière dont nous vivons les espaces publics. Cela tient à la singularité d'espaces où les usagers d'une grande diversité sociale doivent respecter certaines règles de manière à ce que les interactions se passent bien. Le respect de règles communes est d'autant plus important qu'ils partagent un espace clos, ce qui peut renforcer le sentiment d'insécurité. Autres enjeux, celui de l'égalité d'accès effectif aux espaces publics (notamment des femmes) et de la place des TC dans la mobilité de demain : si les usagers ne se sentent pas en sécurité, ces modes de déplacements ne peuvent que perdre de la clientèle.

Les usagers des transports en commun sont loin de tous s'y sentir en sécurité. C'est ce qui ressort d'une étude publiée le 30 janvier 2018 par l'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales (ONDRP) à partir des enquêtes de victimation « Cadre de vie et sécurité ». Ces données globales qui concernent l'ensemble de la France mettent en perspective les résultats de l'enquête menée à Bordeaux qui a fait l'objet de la fiche 114.

En moyenne (**figure 1**), 54% des usagers se sentent « toujours en sécurité » dans les transports en commun (49 % des femmes et 61 % des hommes), alors 45% d'entre eux disent ne pas se sentir en sécurité (total de « la plupart du temps », « parfois », et « jamais »).

**Figure 1, Niveau de sécurité dans les transports en commun, ONDRP 2018**



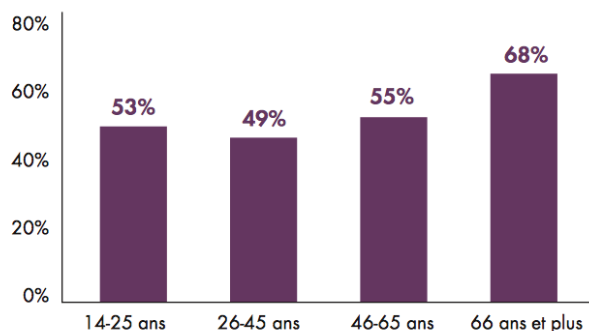
Champ : Usagers des transports en commun âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.

Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

La proportion de personnes qui ne sentent pas en sécurité est de 38% pour les hommes et 51% pour les femmes. Une femme sur deux, cette proportion interpelle ! A ceux qui disent que les données concernant les agressions dans les transports indiquent que les femmes sont moins victimes que les hommes, ou qu'une toute petite partie des usagers des TC est victime d'atteintes sexuelles (267 000 personnes, essentiellement des femmes, en 2014 et 2015), les auteurs de l'étude rappellent que les violences à l'encontre des femmes sont sans doute sous-estimées par les statistiques officielles, dans la mesure où les outils ne prennent pas en compte de nombreux comportements intimidants ou sexistes aujourd'hui désignés par le mot valise « harcèlement de rue ». Ces comportements sont perçus par les femmes comme harcelant et renforcent leur sentiment de vulnérabilité. De plus, même si toutes les femmes n'ont pas subi d'agression sexuelle, elles ont en tête que cela peut arriver, ce qui accroît leur sentiment d'insécurité par rapport aux hommes.

L'âge de l'utilisateur est une autre variable explicative de l'insécurité ressentie. L'enquête apporte un résultat contre-intuitif : les personnes les plus âgées sont celles qui se sentent le plus en sécurité. Plus des deux-tiers des utilisateurs de 65 ans et plus se sentent toujours en sécurité dans les transports (68%), contre 54% en moyenne, et 49% chez les 26-45 ans, classe d'âge qui éprouve le plus un sentiment d'insécurité.

**Figure 2, Proportion d'usagers se sentant toujours en sécurité dans les transports, selon l'âge, ONDRP 2018**

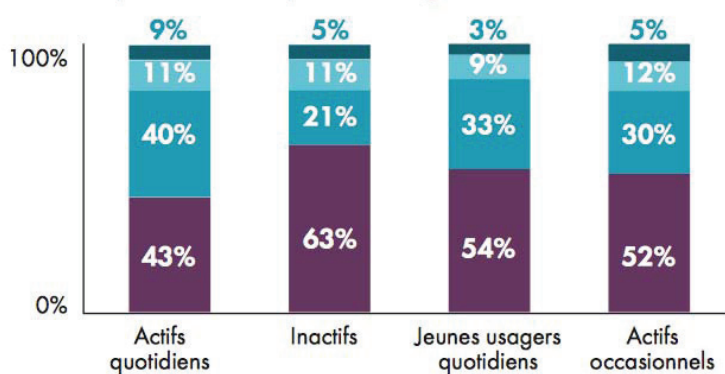


Champ : Usagers des transports en commun âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.  
 Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

Quelles sont les situations qui génèrent le plus d'insécurité ? Les incivilités des autres passagers viennent en tête, elles sont citées par 80% des usagers qui disent ressentir une insécurité dans les transports, devant l'absence ou le très faible nombre d'autres usagers présents (58%). La saturation des transports vient derrière (31%).

L'étude a regroupé les usagers ayant des caractéristiques similaires pour ensuite étudier les différences de perception en matière de sécurité dans les transports pour chacun des groupes. Les variables retenues sont l'âge, le niveau de diplôme, la situation au regard de l'emploi, le lieu de résidence (en Ile-de-France ou non), être en couple, utiliser les transports en commun pour aller au travail ou sur son lieu études, et la fréquence d'utilisation des transports. Elle distingue alors quatre catégories : les « usagers occasionnels en activité » (48% des usagers, plus des trois quarts d'entre eux utilisent les transports une ou deux fois par mois maximum), les « inactifs » (28% des usagers, la moitié d'entre eux a plus de 65 ans), les « jeunes usagers quotidiens » (15% des usagers, ils ont en général entre 14 et 25 ans et empruntent les TC entre 2 et 3 fois par semaine) et les « usagers quotidiens en activité » (9% des usagers, plus des trois quarts d'entre eux habitent en Ile-de-France et empruntent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études).

**Figure 3, Fréquence du sentiment de sécurité dans les transports selon le profil d'utilisateur, ONDRP 2018**



Proportion d'usagers qui, dans les transports en commun, se sentent

- Toujours en sécurité
- Parfois en sécurité
- La plupart du temps en sécurité
- Jamais en sécurité

Champ : Usagers des transports en commun âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.  
 Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

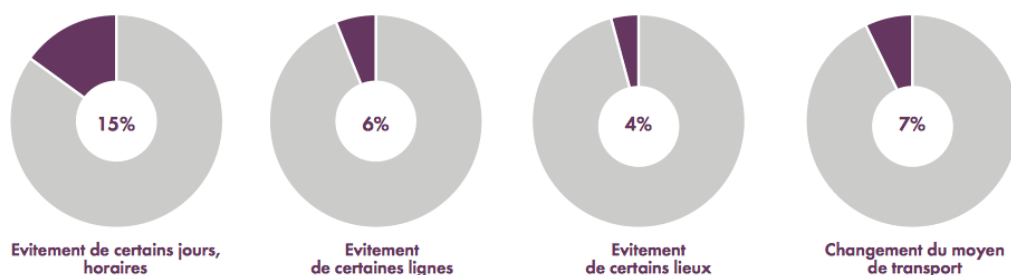
Chacune de ces quatre catégories a sa propre perception des situations inquiétantes. Ainsi les usagers quotidiens en activité (ou actifs quotidiens) se sentent relativement plus en insécurité que les autres usagers lorsqu'il n'y a pas d'autres voyageurs, en particulier la nuit ou en soirée, et durant les trajets quotidiens de leur domicile vers leur travail. Dans cette catégorie des actifs quotidiens, les jeunes, étudiants

ou jeunes actifs, sont ceux qui déclarent le plus souvent ressentir de l'insécurité et cela tient au fait qu'ils ne peuvent pas modifier leurs habitudes de transport, en particulier parce qu'ils n'ont pas d'autres moyens pour se déplacer. Ils sont très sensibles au contexte temporel et physique, contrairement aux inactifs ou aux actifs occasionnels. Ils mentionnent par exemple plus souvent les arrêts de bus ou leurs alentours comme des lieux anxiogènes. Les usagers occasionnels en activité (ou actifs occasionnels) sont plus sensibles que les autres à la qualité de leur environnement. Ils citent plus souvent la dégradation des lieux et l'absence de personnel visible comme des facteurs générant l'insécurité. Les inactifs (retraités ou autres) sont plus gênés que les autres par la saturation des transports.

Au total, parmi les usagers qui ressentent de l'insécurité, une personne sur quatre (26%) met en place des **stratégies d'évitement**, en évitant certains jours ou horaires (15%), en changeant de moyen de transport (7%), en évitant certaines lignes (6%) ou en évitant certains lieux (4%). Les comportements adoptés sont fonction des situations considérées comme dangereuses mais également contraints par les capacités d'évitement des uns et des autres. Ainsi, les inactifs sont relativement plus nombreux à éviter certains jours ou horaires. En revanche, ceux que l'étude appelle les « jeunes usagers quotidiens » sont davantage « transit captives », c'est-à-dire qu'ils ne peuvent pas adopter des comportements d'évitement par manque de possibilités de transport différentes. Dans le détail, on comprend donc que ces stratégies dépendent des situations et des profils (**figure 4**)

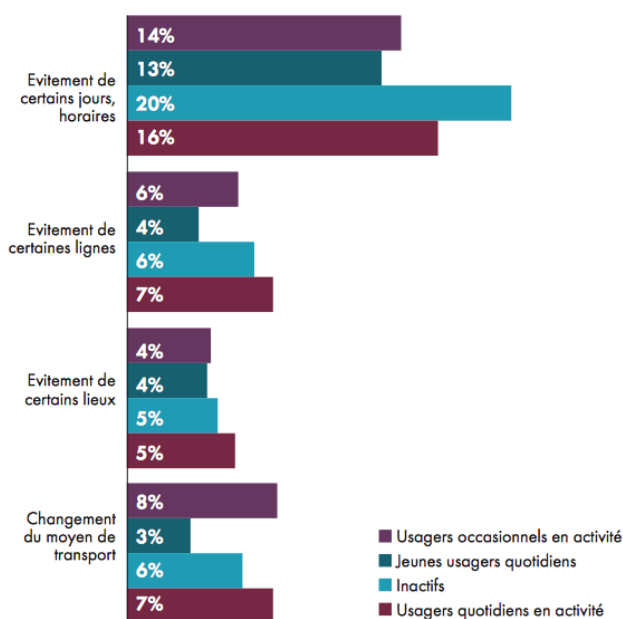
**Figure 4, Les stratégies d'évitement sont fonction des profils, ONDRP 2018**

*Graphique 7 - Types d'évitement*



Note de lecture : 15% des usagers ressentant de l'insécurité dans les transports évitent de les prendre certains jours et/ou à certaines heures.  
 Champ : Usagers des transports en commun ressentant de l'insécurité, âgés de 14 ans et plus et résidant en France métropolitaine.  
 Source : Enquêtes « Cadre de vie et sécurité », 2010-2013, Insee-ONDRP.

*Graphique 8 - Types d'évitement selon le profil d'usagers*



## Conclusion

L'insécurité ressentie dans les TC touche toutes les catégories d'usagers, quelle que soit l'âge, l'origine géographique et le statut au regard de l'activité. Elle est plus élevée chez les moins de 45 ans que chez les usagers plus âgés, et chez les femmes que chez les hommes. Les opérateurs de transport ont pris conscience de l'intérêt à se préoccuper de la question du sentiment d'insécurité dans les transports en commun parce qu'il en va de leur avenir. A Nantes l'arrêt à la demande a été mis en place dans les bus de nuit à Nantes pour rapprocher l'usager de sa destination. SNCF Transilien s'est basé sur les résultats d'une étude menée auprès de 6 000 voyageurs au sujet du lien entre le design des gares et le sentiment de sécurité et de tranquillité (Baromètre sûreté SNCF) pour établir un cahier des charges de ses prochaines gares qui seront plus colorées, plus lumineuses et accueilleront des jardins urbains. L'étude montrait que lorsque les espaces sont étroits, sombres, malodorants ou isolés, les passagers se sentent davantage en insécurité. Enfin ces résultats rappellent que ce qui génère de l'insécurité varie un peu selon les catégories d'usagers.

### Liste et méthodologie des sondages

ONDRP, Le sentiment d'insécurité dans les transports en commun : situations anxiogènes et stratégies d'évitement, 2018

L'étude se base sur les enquêtes nationales de victimation « Cadre de vie et sécurité ». Conduites depuis 2007 par l'Insee, l'ONDRP et le SSMsi, ces enquêtes nationales interrogent chaque année plus de 15 000 personnes âgées de plus de 14 ans sur les atteintes qu'elles ont subies et leur perception de la sécurité. Cet échantillon est pondéré afin d'être représentatif de la population française. Un module supplémentaire de l'enquête était consacré aux transports en commun jusqu'en 2013. Des changements dans les questionnaires ont contraint les auteurs de cette étude à se limiter aux enquêtes conduites entre 2010 et 2013.

Lien : [https://inhesj.fr/sites/default/files/ondrp\\_files/publications/pdf/GA\\_46\\_0.pdf](https://inhesj.fr/sites/default/files/ondrp_files/publications/pdf/GA_46_0.pdf)

## FEMMES ET DÉPLACEMENTS : UNE ENQUÊTE MENÉE À BORDEAUX MONTRE L'AMPLEUR DU HARCÈLEMENT

En 2015, le Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes (HCEFH) avait créé la stupeur en révélant dans son « Avis relatif au harcèlement sexiste et aux violences sexuelles dans les transports en commun » que 100 % des utilisatrices de transports en commun ont vécu au moins une situation de harcèlement sexiste ou d'agression sexuelle, même si certaines d'entre elles ne l'ont pas identifié comme tel. L'avis avait établi que ce phénomène recouvre une grande variété d'actes dont la plupart ne sont pas punis par la loi, que les premières victimes sont les jeunes filles, et qu'il génère un fort sentiment d'insécurité. À l'automne de cette même année le gouvernement a mis en place un plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun. Des villes françaises ont aussi adopté des programmes de lutte contre les discriminations, le harcèlement et les incivilités dans les transports.

Une enquête de terrain réalisée en 2015-2016 par des chercheurs de l'université de Bordeaux et de l'Institut Régional du Travail Social en partenariat avec la métropole bordelaise et le transporteur Kéolis sur les femmes et leurs déplacements a apporté des données précises. L'investigation à mixé les méthodes : entretiens individuels informels et formels (avec des femmes et des conductrices/teurs des trams et bus), focus groupes, marches exploratoires et observations ethnographiques dans les transports et espaces publics (trams, lignes de bus, bornes de vélo), permettant de quadriller l'ensemble du territoire à différentes heures. Le cœur de la méthodologie est un questionnaire, qui a été rempli par plus de 5200 femmes.

Les répondantes sont majoritairement des jeunes femmes de moins de trente ans, et même, pour une moitié d'entre elles, des lycéennes et des étudiantes, ce qui s'explique parce que Bordeaux est une ville universitaire, que l'enquête a été fortement distribuée par les réseaux sociaux et que ces dernières sont les plus fortement touchées par le harcèlement dans les transports. Un des succès de l'étude est d'avoir obtenu un pourcentage élevé de répondants de 15-19 ans. Dans les réponses les plus de 60 ans sont sous-représentés (cela a été partiellement compensé par les focus groupes). La sociologie des répondantes respecte assez bien, sinon du côté des ouvrières mais qui sont peu présente à Bordeaux et alentours, le partage en termes de CSP de la population.

Répartition des répondantes par classes d'âge, en %, N=4793



CSP hors étudiantes	%
EMPLOYEEES	33%
CADRES	25%
PROFESSIONS LIBERALES	19%
ARTISANES COMMERCANTES CHEFFES D'ENTREPRISE	7%
OUVRIERES	2%
AGRICULTRICES	1%
SANS ACTIVITE	13%
TOTAL	100%

L'utilisation des moyens de transport est corrélée aux lieux d'habitation des répondantes. Parmi les répondantes, une grande part réside à Bordeaux (plus de 60%), puis dans les communes limitrophes (Talence, Pessac, Mérignac et Bègles). La majorité d'entre elles passent moins d'une heure par jour dans les transports (60% moins d'une heure par jour, 40% plus d'une heure). La marche à pied et le tramway sont les modes de déplacement les plus régulièrement utilisés, suivis par les bus et les trains alors que les vélos sont rarement utilisés.

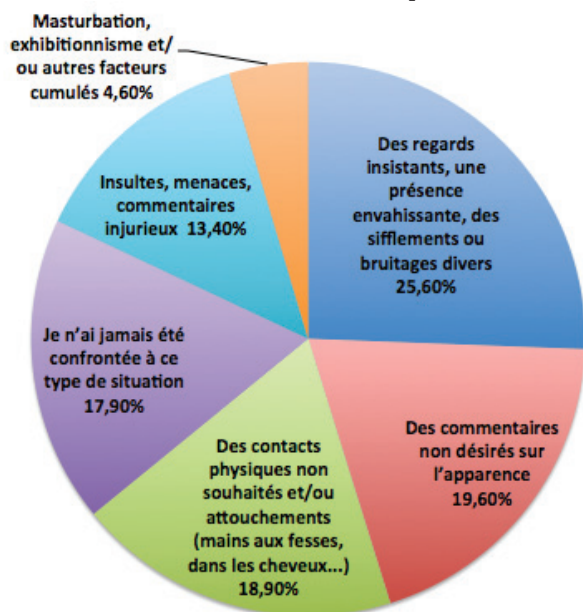
Les personnes interrogées se déplacent souvent pour plusieurs motifs (elles citent plusieurs réponses) : pour les loisirs (85%), le travail (60%) et/ou les études (51%), le sport (34%). C'est entre 7h et 9h et entre 17h et 19h que les femmes interrogées se déplacent le plus, soit aux horaires de travail et d'école/d'étude.

Le premier grand résultat de l'enquête est que 82% des femmes ont vécu des faits de harcèlement<sup>1</sup> dans les transports au cours des 12 derniers mois (année 2015). Seules 18% des femmes répondent « Je n'ai jamais été confrontée à ce type de situation ». Ces faits se répartissent comme indiqué dans la figure ci-dessous : 26 % des répondantes indiquent des regards insistants, une présence envahissante, des sifflements ou bruitages divers, 20% des commentaires non désirés sur leur apparence, 19 % des contacts physiques non

<sup>1</sup> Est victime de harcèlement une personne qui subit des actes négatifs provoquant un malaise chez celle qui le subit. Le harcèlement sexiste recouvre des actes relevant du non-verbal, du verbal, du physique et du non physique (sifflements...), qui conduisent à discriminer les femmes dans l'espace public. C'est pour cela que la méthodologie employée interroge non seulement les faits implicites et explicites mais aussi le ressenti des femmes. Le harcèlement est mesuré en fonction de la nature des faits (incivilités, infractions, délits et crimes), leur intensité, leur fréquence et le pouvoir exercé.

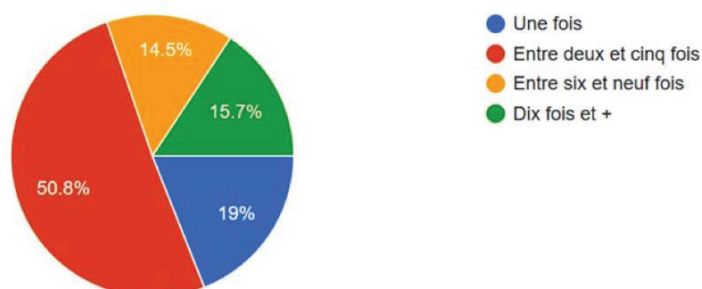
souhaités et/ou des attouchements (mains aux fesses, dans les cheveux...), 13% des insultes, menaces ou commentaires injurieux, et 5% la masturbation ou l'exhibitionnisme.

### Les Faits de harcèlement dans les transports durant les 12 derniers mois, 2015, Bordeaux



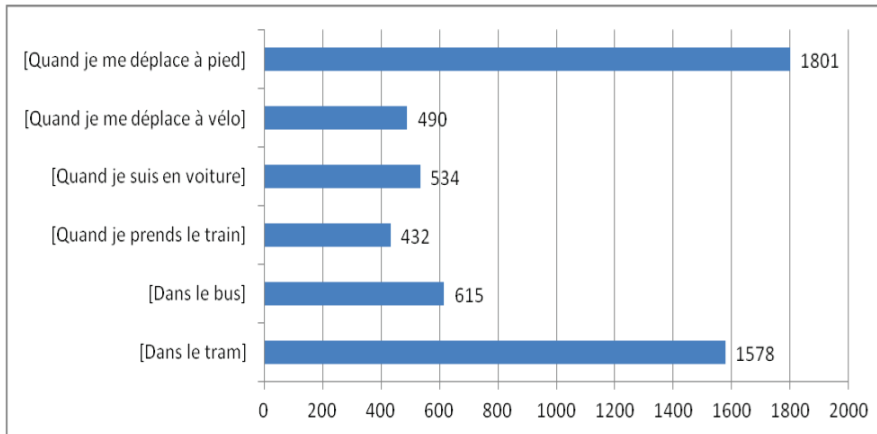
Si l'on s'interroge sur la fréquence moyenne du harcèlement, 50% des répondantes l'ont vécu entre deux et cinq fois, et 30% plus de six fois dans l'année.

### Nombre de faits de harcèlement au cours des 12 derniers mois, selon les répondantes, en effectifs et %, n=4130



Les étudiantes (2 570 répondantes) sont bien plus touchées que la moyenne des femmes interrogées. 100 % des étudiantes qui ont répondu au questionnaire déclarent des faits de harcèlement au cours des douze derniers mois. Leur surreprésentation concerne également la fréquence des faits concernés (la majorité d'entre elles déclare plus de dix faits de harcèlement). Dans les entretiens elles décrivent sans arrêt des comportements de harcèlement classiques tels que des sifflements, des remarques sur la tenue, le maquillage, des conversations forcées, mais aussi des agressions physiques. Certains lieux sont plus fréquemment associés à ces faits : les espaces où les hommes restent ou se rassemblent, les nœuds d'échange urbain, les espaces et les moments festifs — Quais et la Victoire et l'UEFA : en l'espace de deux semaines, sans relance, l'enquête a enregistré plus de 400 nouvelles réponses. Du côté des espaces de harcèlement, le tramway ainsi que les espaces où l'on marche pour se déplacer sont les plus cités.

### Lieux des faits de harcèlement les plus fréquents, selon les répondantes, en effectifs, n=4130



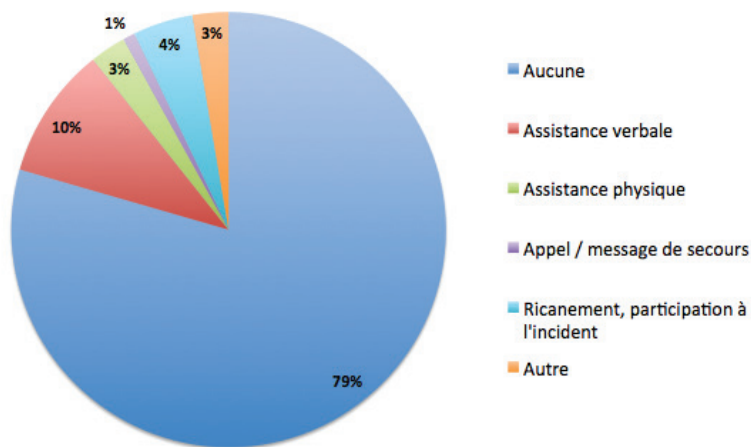
Mais si l'on tient compte des pourcentages d'utilisation de ces différents transports, les modes de déplacement où le harcèlement est le plus fréquent sont l'utilisation du vélo (51%), du train (50%), du tramway (47%), de la marche (46%), et du bus (32%). La plupart du temps, c'est quand elles se déplacent seules, qu'elles sont confrontées à une situation de violence ou de harcèlement.

Les passagers et les piétons sont le plus cités comme auteur du harcèlement, suivis par les automobilistes. Le profil des auteurs de harcèlement verbal est plutôt celui d'hommes jeunes alors que les attouchements concernent plutôt des hommes plus âgés.

La grande majorité des femmes préfèrent utiliser les transports lorsqu'il y a un peu de monde, et pointent la foule comme étant source de problèmes. En effet, les transports bondés augmentent le risque de frottements indésirables et d'attouchements.

Les témoins se caractérisent par leur immobilisme. La vue d'un acte sexiste ne provoque aucune réaction chez plus de 88 % d'entre eux (d'après les victimes), et, quand ils agissent, pour près de 5 %, c'est pour contribuer au fait dont ils sont témoins, en particulier par des ricanements.

### La réaction des témoins de faits de harcèlement sexuel, Bordeaux, 2015

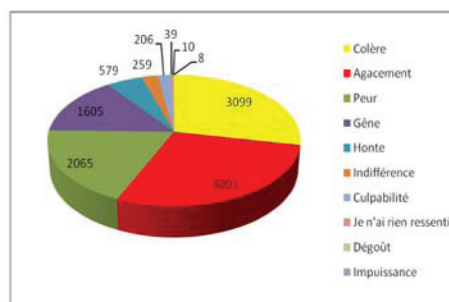


87% des femmes ayant vécu une situation de harcèlement n'ont pas cherché de soutien particulier après avoir subi un incident. Le nombre de dépôts de plainte est extrêmement faible. Si la plupart des répondantes disent avoir réagi en jouant l'indifférence, les émotions et sentiments décrits par les répondantes suite à un acte de harcèlement ou une agression sont d'une autre nature, elles cumulent colère, agacement, peur et gêne.

Figure 16 : Emotions/sentiments décrits par les femmes suite à l'agression/harcèlement, en effectifs (plusieurs modalités) N=4083

Réaction des femmes après une situation de harcèlement/violence, en effectifs

Réactions	effectifs
Jouer l'indifférence	2691
Etre tétanisée	435
Répondre par de l'agressivité	668
Répondre posément	974
Répondre avec humour	354
Courir	212
Essayer de dégoûter cette/ces personne(s)	147



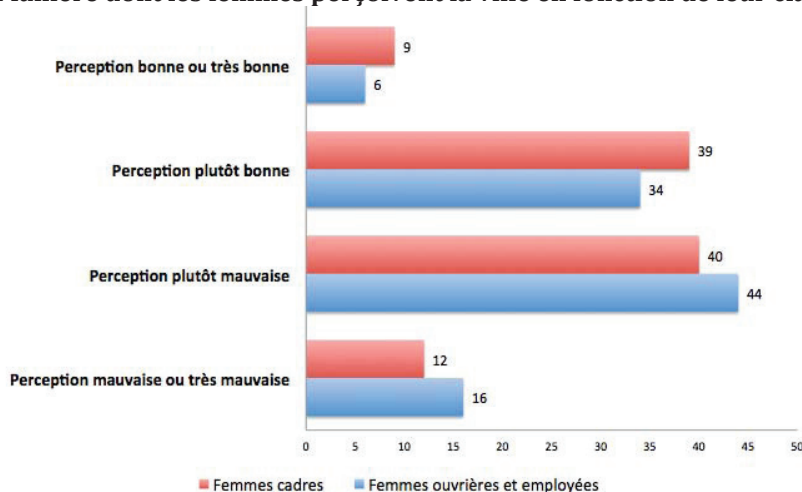
Les chercheurs notent la capacité des femmes à « faire avec » cette réalité, puisqu'en dépit de leurs craintes, elles investissent l'espace public, y compris la nuit, mais en adoptant des stratégies, comme le fait de sortir à plusieurs, de mettre des écouteurs, de mimer une conversation téléphonique pour marquer leur non-disponibilité, d'éviter certains quartiers et certains lieux (42% disent éviter certains lieux, 47% des étudiantes), ou encore de porter des vêtements qui n'attireront pas l'attention. 26% des répondantes expliquent ainsi faire attention à leur apparence physique dans l'espace public : certaines ne vont pas porter de vêtements trop près du corps, trop courts, trop colorés ou mettront un jogging. Selon les chercheurs « une partie d'entre elles affirment même adopter des codes masculins, voire des attitudes propres à susciter le dégoût, comme le fait de roter, de cracher... afin d'éviter toute sexualisation de leur corps ». Elles s'obligent à être toujours en mouvement, afin de sembler moins accessibles. Certaines se rapprochent des conducteurs/trices lors de leur déplacement en bus.

Qu'en est-il de l'ambiance perçue ? L'enquête établit la corrélation entre le nombre d'incidents et l'ambiance perçue dans les transports publics et dans la ville. La grande majorité des femmes ayant déclaré avoir subi des faits à caractère sexiste au moins cinq fois dans l'année parlent de mauvaise ambiance dans les transports en commun. Néanmoins un tiers des femmes victimes d'incidents à caractère sexiste plus de dix fois trouvent l'ambiance plutôt bonne.

Le sentiment d'insécurité dans les transports varie fortement selon les situations professionnelles des femmes. Ainsi, environ 40% de femmes ouvrières, employées et sans activité professionnelle trouvent l'ambiance bonne dans les bus et trams de Bordeaux, alors qu'elles sont 56% pour les cadres, ingénieures et professions intermédiaires. Ces dernières, qui sont les seules à se sentir plutôt bien dans les transports, sont celles aussi qui l'utilisent le moins, en privilégiant leur voiture.

1% des répondantes trouvent l'ambiance générale « très bonne », un quart « bonne », 45% moyenne, et 14,5% « mauvaise » et 14% « très mauvaise ». Les femmes appartenant aux CSP- ont une perception nettement plus négative que les femmes qui appartiennent aux CSP+. Globalement, 60% des femmes ouvrières et employées ont une perception négative de la ville, ce qui frappe quand on sait qu'elles représentent 52 % de l'emploi féminin à Bordeaux.

Manière dont les femmes perçoivent la ville en fonction de leur classe sociale, Bordeaux, 2015





Les auteurs de l'étude mettent en avant plusieurs explications de la perception particulièrement négative que les femmes ouvrières ont des transports et de la ville : elles utilisent davantage des espaces qu'elles craignent particulièrement, comme les parcs relais ; elles sont plus souvent seules dans leurs déplacements du fait d'horaires atypiques ; elles sont moins nombreuses à vivre en ville et y ont donc moins d'habitudes quotidiennes qui leur rendent les espaces familiers ; elles disposent moins de moyens financiers pour sécuriser leurs parcours (se garer directement dans le centre-ville, prendre le taxi...) ; enfin, elles cumulent plus de « stigmates » que les autres (surpoids, éléments de racisation...) et subissent donc davantage de discriminations. Elles ont globalement peur de la ville, qu'elles vivent sous contrainte pour diverses raisons (horaires imposés, lieu d'habitation éloigné, moindres ressources, etc.). Une attention particulière portée aux discriminations cumulées (jeunes filles racisées, femmes en surpoids, lesbiennes, trans) fait apparaître que les usages de la ville sont bien plus compliqués pour ces publics, qui ont aussi une perception plus négative de l'ambiance urbaine.

## Conclusion

Les agressions verbales et non-verbales à connotation sexuelle qui touchent les femmes dans les espaces publics ne sont prises en compte que depuis peu. Un des déclencheurs a été le documentaire de l'étudiante belge Sofie Peeters « Femme de la rue » qui, lassée de subir quotidiennement des remarques et allusions sexuelles ou insultes avait décidé de les filmer. L'invisibilité du phénomène du harcèlement de rue jusqu'à une période très récente a pu être expliquée par le fait qu'il apparaissait comme naturel, donc non questionnable.

Cette enquête est la première en France d'une telle ampleur statistique sur la question du harcèlement des femmes dans les déplacements et l'espace public (5218 filles et femmes âgées de 15 à 85 ans résidant dans Bordeaux Métropole). Les résultats indiquent l'importance du harcèlement dans les transports, un phénomène qui touche sans doute toutes les villes. L'enquête établit que la plupart des femmes se sentent en insécurité dans l'espace public. Si le sentiment d'insécurité n'empêche pas la plupart des femmes de se déplacer, il réduit le champ des possibles, puisqu'il conduit à éviter certains lieux, certains modes de transport en fonction de l'heure, qu'il impose aussi des stratégies parfois contraignantes. Cela interroge évidemment le vivre ensemble. L'espace public, lieu de rencontre et de socialisation apparaît donc comme un lieu au sein duquel s'exerce une restriction d'accès aux femmes. Dans leur conclusion, les auteurs questionnent le rôle du système éducatif dans la prévention des discriminations de genre et des violences sexuelles. On observera que l'étude nationale de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (2016), menée auprès de 6200 personnes, présente des conclusions qui rejoignent ces résultats (87% des répondantes déclarent avoir été victimes de harcèlement dans les transports).

### Liste et méthodologie des enquêtes et sondages

Étude « Femmes et déplacements », Arnaud Alessandrin, Laetitia César-Franquet et Johanna Dagorn (questionnaire en ligne, 5218 réponses), Mairie de Bordeaux, Bordeaux métropole, Keolis, 2016

<https://entreleslignesentrelesmots.files.wordpress.com/2017/02/femmes-et-deplacements.pdf>

Johanna Dagorn, Arnaud Alessandrin, « Femmes et espace public : entre épreuves et résistances », Hommes & libertés, Ligue des droits de l'Homme, 2017, Femmes violences et inégalités

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01519493/document>

Arnaud Alessandrin, Johanna Dagorn, Fondation Jean Jaurès, Les femmes et leurs déplacements : l'indice de climat urbain 21/03/2018, <https://jean-jaures.org/nos-productions/les-femmes-et-leurs-deplacements-l-indice-de-climat-urbain>





---

WWW.

RETROUVEZ  
TOUTES LES ÉTUDES SUR

MILLENAIRE3.

COM

MÉTROPOLE DE LYON  
DIRECTION DE LA PROSPECTIVE  
ET DU DIALOGUE PUBLIC  
20 RUE DU LAC - 69399 LYON CÉDEX 03