

GENEVE, UNE METROPOLE TROP BONNE ELEVE ?

Jean-Baptiste DELAUGERRE

Résumé

Structurer la réflexion scientifique : tel est l'objet des différentes hiérarchies métropolitaines établies par les géographes à partir des années 1960. Avec la mondialisation, dans les années 1980, les sociétés privées spécialisées dans le conseil aux entreprises vont également proposer des classements de métropoles. L'article se propose d'étudier leur genèse, de présenter leurs auteurs et leurs objectifs, mais surtout de les confronter avec la réalité du terrain. Genève apparaît souvent dans le « top 10 » de ces classements : il s'agit ici d'expliquer pour quelles raisons Genève occupe cette place et de mesurer l'écart qui peut exister entre le score et les dynamiques métropolitaines observables.

Mots-clés : Genève, métropole intermédiaire, métropolisation, classements métropolitains, compétitivité.

Structuring scientific thinking is the subject of various metropolitan hierarchies established by geographers from the 1960s. With globalization in the 1980s, private companies specialized in advising companies will also provide rankings of cities. The paper proposes a genetic study of the rankings and confronts them to reality. It also presents their authors and their objectives. We wonder why Geneva often appears in the top 10 and measure the gap that may exist between the score and metropolitan dynamics that one can observe.

Key words : Geneva, halfway metropolis, metropolization, metropolitan rankings, competitiveness.

Introduction

« Genève se trouve aujourd'hui à un carrefour. Sa croissance implique des choix stratégiques, décisifs pour son avenir ». L'introduction du discours de Saint-Pierre, prononcé le 7 décembre 2009 par François Longchamp, Président du Conseil d'Etat pour 2009-2010, sonne juste. Métropole prospère, jouissant d'une bonne image de ville internationale, son attractivité - qui souligne son dynamisme - semble désormais remise en cause. Faute de projets structurants, Genève doit affronter un certain nombre de problèmes qui menacent sa croissance. Le nouveau Conseil d'Etat qui déclare que « la prochaine

législature sera celle des grandes infrastructures » en est bien conscient. La mobilité, le manque criant de logements sont autant de défis posés aux habitants qui, sur ces points, subissent la ville plus qu'ils ne la vivent. Pourtant, tous les classements présentés régulièrement dans la presse donnent de Genève une image flatteuse en la rangeant dans les meilleures places : Genève est une ville où l'on a un bon niveau et une excellente qualité de vie, où l'on doit installer son entreprise. Genève mérite-t-elle sa place dans ces classements ? L'image que l'on a dans le monde de Genève est-elle dépassée ? L'objectif de cet article vise à confronter les résultats des classements urbains dans lesquels figure Genève avec la réalité du terrain. La méthode a consisté à « faire du terrain », à collecter des données quantitatives capables de rendre compte au mieux de certains phénomènes observés, à réaliser des enquêtes auprès des usagers de la ville, et à mener des entretiens semi-directifs avec les acteurs métropolitains en Suisse et en France. Genève est une métropole « intermédiaire » qui relève à plusieurs titres de l'intermédialité : à grande échelle, c'est un territoire qui lie la France et la Suisse en construisant une agglomération transfrontalière ; à petite échelle, c'est une métropole qui cherche à être un intermédiaire international, un pôle du multilatéralisme, un lieu de négociations d'influence mondiale. C'est enfin une métropole intermédiaire au niveau hiérarchique en ayant des fonctions décisionnelles partielles. L'intermédialité est donc une clé de lecture qui permet de comprendre les dynamiques métropolitaines de Genève.

Une présentation initiale des classements métropolitains permettra de mettre en perspective le cas genevois. Genève est présentée comme une métropole agréable à vivre, mais aussi comme une métropole chère, ce qui amène à s'interroger sur les facteurs de son attractivité.

1. Classer les métropoles : une activité relativement récente

1.1. La mise en réseau des métropoles : les premiers classements

Historiquement, c'est à la fin des années 1950 et avec la désignation de huit métropoles d'équilibre qu'une hiérarchie des villes françaises est élaborée, suite au rapport Hautreux-Rochefort. Dans son hypothèse sur la ville mondiale en 1980, John Friedman esquisse une hiérarchie métropolitaine mondiale qui fait la part belle aux villes américaines. Le classement commandé par la DATAR et dirigé par Roger Brunet (BRUNET, 1997) en 1989 constitue la première hiérarchie métropolitaine européenne fondée sur une méthode scientifique qui s'appuie sur des indicateurs. L'étude porte sur 165 villes et cherche à identifier les cités dont on peut estimer qu'elles ont une « taille européenne », et les situer dans l'ensemble des villes d'Europe. Elle a eu un assez fort impact dans le milieu scolaire et universitaire en illustrant la concentration et la puissance des fonctions métropolitaines sur la dorsale européenne, et en popularisant l'image de la « banane bleue ». En 2003, une nouvelle hiérarchie – toujours commandée par la DATAR - est établie par la Maison de la géographie à Montpellier, sous la direction de Céline Rozenblat et Patricia Cicille (CATTAN, 1999). Elle classe 180 villes de plus de 200 000 habitants et

caractérise ce qui fait l'originalité de chacune des plus grandes agglomérations européennes. Elle permet d'identifier les niveaux de rayonnement des agglomérations et la spécialisation de leur insertion dans les réseaux européens. Par rapport à Roger Brunet qui se basait sur un certain nombre de critères qualitatifs à défaut de quantification fiable, sur une excellente connaissance du terrain et la consultation d'experts, Céline Rozenblat utilise de manière systématique des critères quantitatifs.

A l'heure actuelle, les recherches les plus importantes sur les hiérarchies urbaines sont menées par le GaWC (Global and World Cities study group), de l'Université de Loughborough, au Royaume-Uni. La méthode consiste à évaluer la présence à travers le monde de firmes leaders dans quatre secteurs d'activité : la comptabilité, la publicité, la finance et les services juridiques. Les métropoles obtiennent des scores selon qu'elles accueillent ou pas ces firmes, puis sont classées dans trois catégories : les villes mondiales alpha dominées par Londres, Paris, New York et Tokyo, les villes mondiales bêta, et les villes mondiales gamma (figure 1).

Villes mondiales Alpha (villes mondiales aux services complets)
12 : Londres, New York, Paris, Tokyo 10: Chicago, Francfort, Hong Kong, Los Angeles, Milan, Singapour
Villes mondiales beta (villes mondiales majeures)
9 : San Francisco, Sydney, Toronto, Zürich 8: Bruxelles, Madrid, Mexico, Sao Paulo 7: Moscou, Séoul
Villes mondiales gamma (villes mondiales mineures)
6 : Amsterdam, Boston, Caracas, Dallas, Düsseldorf, Genève, Houston, Jakarta, Johannesburg, Melbourne, Osaka, Prague, Santiago, Taipei, Washington 5: Bangkok, Beijing, Montréal, Rome, Stockholm, Varsovie 4: Atlanta, Barcelone, Berlin, Budapest, Buenos Aires, Copenhague, Hambourg, Istanbul, Kuala Lumpur, Manille, Miami, Minneapolis, Munich, Shanghai

Fig. 1: L'inventaire des villes mondiales par le GaWC (source: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/citylist.html>, 1999)

Depuis les années 1990, de nombreux cabinets privés de conseils aux entreprises se sont également lancés dans la production de classements métropolitains. Ce sont des classements thématiques publiés chaque année (figure 2).

Classement Auteur Echelle	Thème	Méthode	Public visé	Rang de Genève
<i>European cities monitor</i> Cushman & Wakefield Echelle européenne	Les meilleures villes européennes où investir	Enquête menée auprès de 500 entreprises parmi les 15 000 plus grandes compagnies européennes (sélection d'un échantillon représentatif d'industries, d'entreprises de vente et distribution, services). Enquête menée auprès des dirigeants ou des cadres en charge de la prospective.	Avant tout des sociétés (direction de la prospective) Classement repris par la presse	11 ^{ème} sur 34 (2009)
<i>Cost of living survey</i> Mercer Echelle mondiale	Les villes les plus chères du monde	Relevé des prix (bas-moyens-hauts) de 200 biens et services (logement, éducation, dépenses de voyages d'affaires, alimentation, transports, loisirs...) mené dans 290 pays par des employés de Mercer.	Entreprises (direction des ressources humaines) Classement repris dans la presse (autorisation de reproduction pour le top 10)	4 ^{ème} ville la plus chère sur 143 (2009)
<i>Quality of living survey</i> Mercer Echelle mondiale	Les villes où il fait bon vivre	Evaluation dans 380 villes de 10 catégories-clés et 39 critères : -environnement social et politique -santé -transport et services publics -biens de consommation -environnement économique -Education -Loisirs -Logement -Environnement socio-culturel -Environnement naturel	Entreprises (direction des ressources humaines) Classement repris dans la presse (autorisation de reproduction pour le top 10)	3 ^{ème} sur 215 (2009)

<p>Liveability ranking</p> <p>Economist Intelligence Unit</p> <p>Echelle mondiale</p>	<p>Classement des villes les plus agréables à vivre</p>	<p>Conditions de vie étudiées dans 140 villes du monde d'après 5 catégories et 30 facteurs qualitatifs et quantitatifs, d'après des données collectées par plus de 700 contributeurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> -stabilité -santé -culture et environnement -éducation -infrastructure 	<p>Entreprises (direction des ressources humaines) : aide à la décision</p> <p>Classement repris dans la presse, notamment dans <i>The Economist</i></p>	<p>8^{ème} sur 140 (2009)</p>
<p>Prix et salaires</p> <p>Union des Banques Suisses (UBS)</p> <p>Echelle mondiale</p>	<p>Comparaison du pouvoir d'achat dans le monde</p>	<p>Etude menée tous les 3 ans sur les prix des biens et services, les salaires via le réseau de succursales UBS.</p> <p>73 métropoles prises en compte.</p> <p>Indice « big mac » et indice « ipod » qui permet de mesurer le temps de travail nécessaire à l'achat de ce produit.</p>	<p>Entreprises (informations, aide à l'adaptation de la rémunération des cadres envoyés à l'étranger).</p> <p>Grand public dans une moindre mesure (« quelle métropole se prête le mieux à une petite excursion shopping ? »)</p>	<p>3^{ème} sur 73 (2009) pour le niveau des salaires</p>
<p>A roster of world cities</p>	<p>Inventaire des villes</p>	<p>Inventaire des métropoles intermédiaires, partant du constat que le haut de la hiérarchie</p>	<p>Universitaire (structurer la</p>	<p>ville mondiale</p>

<p>GaWC (Global and World cities group, université de Loughboroug h)</p> <p>Echelle mondiale</p>	<p>mondiales</p>	<p>métropolitaine mondiale fait consensus. Volonté de considérer la « capacité globale » des villes.</p> <p>S'appuie sur la présence dans les métropoles d'entreprises de comptabilité (« Big six »), publicité (50 plus grands groupes), banque/finance (10 banques), services juridiques (30 sociétés de loi anglaise, 100 sociétés de loi américaine). 1 score est attribué à chaque ville en fonction de son importance dans chaque catégorie (3 pour un centre de 1^{er} ordre, 2 pour un centre majeur, 1 pour un centre mineur). Cela permet de mesurer la « mondialité » d'une ville en fonction de son score final (de 1 à 12).</p> <p>D'où 55 villes mondiales et 3 niveaux différents : 10 villes mondiales « alpha », 10 villes mondiales « beta », et 35 villes mondiales « gamma », largement concentrées en Amérique du Nord, en Europe occidentale et en Asie pacifique.</p> <p>Reprend donc l'argument de Sassen selon lequel ce sont les services avancés aux entreprises qui distinguent la formation d'une ville mondiale aujourd'hui.</p>	<p>réflexion scientifique)</p>	<p>de taille gamma (6 points)</p>
---	------------------	--	--------------------------------	-----------------------------------

Fig. 2 : Les principaux classements métropolitains (conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, janvier 2010)

1.2. Les classements récents : pour qui ? pourquoi ?

L'objectif des auteurs diffère selon leur statut. Les classements métropolitains publiés par des auteurs scientifiques sont les résultats de leurs recherches. C'est un travail rigoureux qui s'étend souvent sur plusieurs années durant lesquelles sont confrontées différentes sources. Une méthode scientifique de classement des villes est élaborée. Le but est de fournir à la communauté scientifique une base solide à partir de laquelle peuvent être menées d'autres recherches. A cette fonction d'information et de diffusion de savoir, qui peut aussi intéresser le grand public qui peut se procurer les études réalisées, s'ajoute une fonction de diagnostic. Ces classements peuvent être des commandes émanant des pouvoirs publics d'échelon national ou supranational qui souhaitent évaluer les caractéristiques du réseau urbain qui s'étend sur leur territoire. Ces pouvoirs publics s'adressent à des scientifiques qui leur fournissent une expertise.

Les cabinets privés tels Mercer, PricewaterhouseCoopers ou ECA publient des classements métropolitains thématiques réactualisés chaque année. Ces auteurs privés ont une fonction de conseils auprès des entreprises qui font appel à leurs services et qui ont une exigence de performance financière et de maîtrise des risques. Ils leur fournissent un accompagnement stratégique ; les classements métropolitains représentent des recommandations de lieux d'investissements. Leur fonction première est donc économique : les métropoles sont classées selon leur attractivité. Il s'agit d'indiquer aux clients les lieux où pourra être réalisé le maximum de profits. Cet objectif est surtout le fait des cabinets d'audit. A celui-ci peut s'ajouter un objectif qualitatif qui est surtout poursuivi par les cabinets de ressources humaines : il s'agit alors de classer les métropoles selon leur attractivité en tant que lieux de vie pour les cadres employés.

La multiplication des classements métropolitains explique aussi leur utilisation par les pouvoirs publics qui sont prompts à mettre en avant le classement le plus favorable à leur cité. Le magazine de l'Office de la promotion économique de Genève, *Why Geneva*, publié au printemps 2007 (« Why Geneva is your best choice in Europe »), reprend ainsi trois fois le classement de Mercer sur la qualité de vie ! Il y a d'évidence un message à marteler chez les lecteurs... Les classements métropolitains sont donc utilisés à des fins de communication par les acteurs métropolitains, en interne et en externe.

1.3. Genève : une métropole bien classée

Dans tous ces classements (voir annexes), Genève apparaît fréquemment en tête, dans le « top 10 ». En 2009, Cushman & Wakefield la classe comme la 11^{ème} métropole européenne où investir, sur 34 villes retenues. Son rang s'améliore un peu puisqu'elle était 12^{ème} sur 33 en 2007. Dans le détail, Genève est très bien classée (2^{ème} derrière Dublin) en ce qui concerne les mesures gouvernementales incitatives pour l'installation des entreprises (fiscalité notamment), en ce qui concerne les langues parlées (4^{ème}) ou la qualité de vie des employés (2^{ème}). Ces classements se font écho : Mercer classe aussi Genève comme l'une des meilleures villes au monde pour la qualité de vie (3^{ème} en 2009). *The Economist* la classe pour sa part en huitième position mondiale. Genève est également en tête d'autres classements peut-être moins valorisants

comme celui des villes les plus chères au monde, publié par Mercer. Elle occupe la quatrième position en 2009 ! Mais ces classements sont assez cohérents lorsqu'on les confronte : une métropole attractive est forcément plus chère qu'une autre ville dans la mesure où l'offre est souvent inférieure à la demande. En outre, la position de Genève dans la *Cost of living survey* de Mercer s'explique aussi par les hauts niveaux de rémunération en Suisse que souligne l'étude *Prix et salaires* menée par UBS. Genève offre les plus hauts salaires bruts du monde derrière Copenhague et Zürich. Dès lors, derrière une position, il y a aussi une réalité à étudier, des dynamiques urbaines à analyser et à confronter à ces classements.

2. Une métropole agréable à vivre

2.1. Une ville moyenne au site exceptionnel et facilement accessible

La ville de Genève s'est développée à l'extrémité occidentale du lac Léman, d'abord sur la rive gauche, sur la colline (site défensif), puis la croissance urbaine s'est étalée sur la rive droite. Les rives du lac sont un « amphithéâtre naturel » permettant de profiter d'un site exceptionnel. Le paysage se décompose en plusieurs plans ; du Vengeron, sur la rive droite, par exemple, ce ne sont pas moins de six plans différents qui apparaissent : le lac bien sûr, la plage et le quai, le quartier des Eaux-Vives avec les parcs des Eaux-Vives et La Grange, le Salève, les Aravis et le Mont-Blanc ! De plus, près de quarante parcs complètent ces aménités naturelles !

Le canton de Genève regroupe 450 000 habitants, dont 40% habitent la ville de Genève. Les disparités démographiques sont assez fortes entre les différentes communes (figure 3) composant le canton : on trouve en effet des villages de 408 (Gy) ou 414 habitants (Russin), des gros bourgs de quelques milliers d'habitants, tels Dardagny (1 315) ou Puplinge (2 059), des petites villes comme Thônex (13 348) ou Carouge (19 535), et une ville moyenne, Genève (187 995), près de six fois plus peuplée que la deuxième ville du canton, Vernier (32 714). Le paysage cantonal reflète donc ces contrastes. La proximité de paysages ruraux préservés (« ceinture verte ») favorise la détente et les promenades.

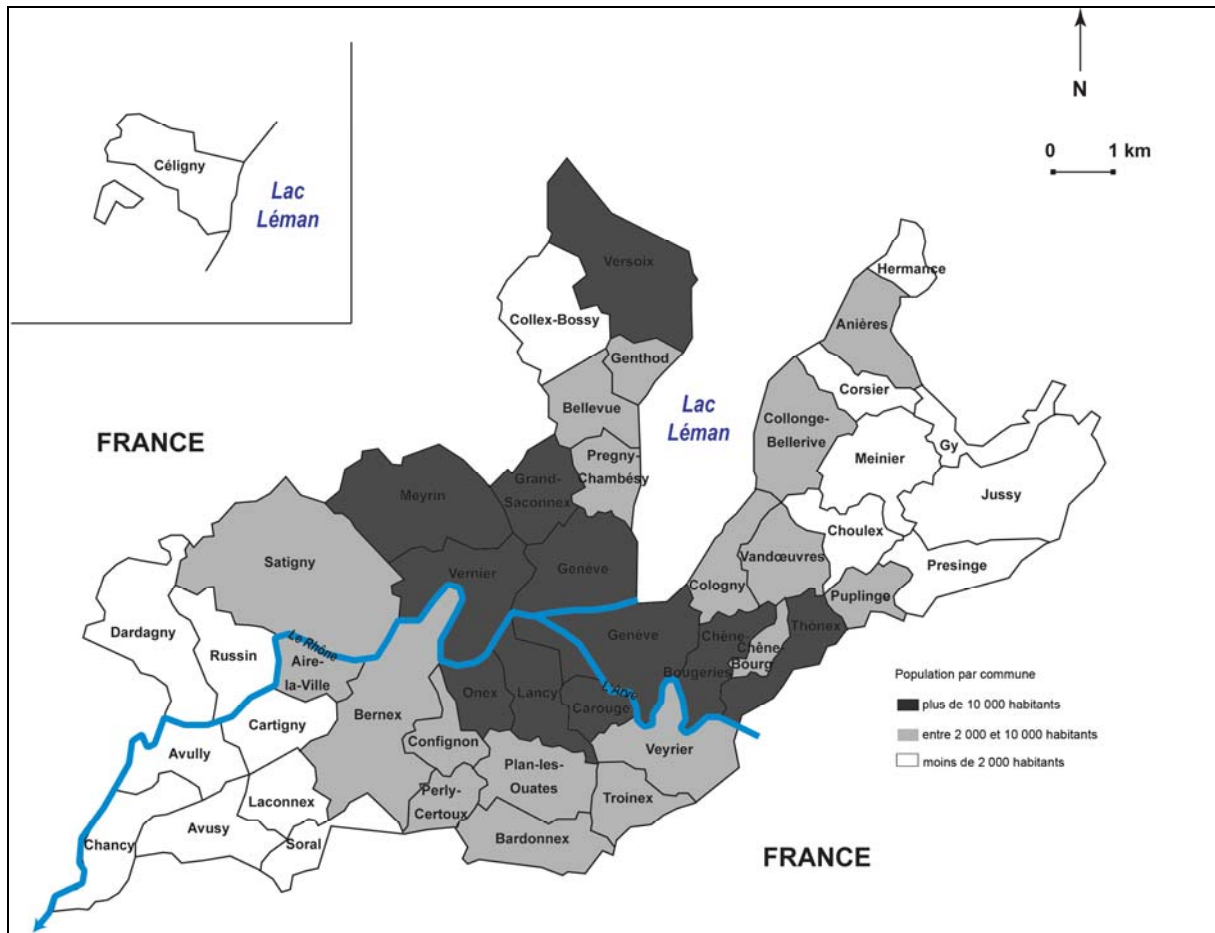


Fig. 3 : Les disparités démographiques du canton de Genève (conception et réalisation : J.-B. Delaugerre, d'après les données de l'Etat de Genève, mai 2010)

Genève est facilement accessible : porte d'entrée des Alpes avec l'Autoroute blanche (l'A40 met les stations de ski de la Haute-Savoie à une heure de Genève), c'est aussi la porte d'entrée en Suisse avec l'A1, le grand axe Est-Ouest du pays. L'aéroport international de Cointrin connaît une forte croissance : en dix ans, sa fréquentation a presque doublé (+83%) pour dépasser les dix millions de passagers en 2007. Se pose aujourd'hui la question cruciale de son agrandissement pour faire face à l'augmentation du trafic.

2.2. Un canton congestionné

Le système viaire de Genève est propre à celui d'une ville moyenne. Avec la croissance urbaine, cet héritage est aujourd'hui pesant. 240 000 véhicules sont en circulation dans le canton auxquels s'ajoutent 45 000 deux-roues. Le trafic transfrontalier vient renforcer ce trafic local, de sorte que le canton n'est plus adapté aux mobilités actuelles. Plusieurs facteurs se cumulent pour expliquer cette situation de congestion (MERENNE, 2003). De grands axes ont vu leur gabarit réduit par le passage du tramway (rue de la Servette, route des Acacias, par exemple) : la congestion s'explique ici

par l'effet « entonnoir » du trafic qui passe de deux voies (route de Meyrin) à une seule (rue de la Servette). De plus, les feux ne sont pas synchronisés délibérément, ce qui ne favorise pas la fluidité du trafic. La stratégie du « contrôle d'accès » mise en place par la Direction générale de la mobilité sur les principaux axes favorise les flux sortants et cherche à modérer les flux entrants dans la ville (DGM, 2009). Ensuite, les transports en commun (TPG) ne sont pas forcément une alternative à l'automobile : le prix des titres de transports est relativement cher par rapport à l'offre proposée (3 CHF/2€ pour une heure ; 1,6€ pour une heure à Lyon, 1,2€ à Munich pour 60 minutes ou encore 1€ pour 75 minutes à Milan), et le voyage en bus est en moyenne une fois et demi plus lent qu'en voiture en heure de pointe : pour donner un exemple des temps de parcours que nous avons mesurés entre 17 et 18h30 en semaine en juin 2010, aller de la Servette au Bout-du-monde prend trois quarts d'heure en bus (3 et 21) contre une demi-heure en voiture.

Les infrastructures à grand débit ne sont plus adaptées : l'autoroute A1 est à la fois le principal axe autoroutier pour entrer à l'Ouest de la Suisse, mais c'est aussi le « périphérique » de Genève. Cet axe à 2x2 voies est saturé aux heures de pointe comme le montre la carte de trafic en temps réel (<http://etat.geneve.ch/infomobilite/>). Le contournement nord-est de Genève permettrait de soulager l'A1 : une traversée du lac a été rejetée par référendum en 1996, de sorte que le pont du Mont-Blanc qui devrait assurer un trafic local supporte un trafic de transit en plein centre-ville avec en moyenne 73 000 passages par jour en 2007 ! Il constitue un goulet d'étranglement (BAVOUX, 2005).

Le réseau de bandes et pistes cyclables a été progressivement développé à Genève, associé à un réseau de signalétiques spécifiques. Pourtant, le développement des mobilités douces se heurte à plusieurs obstacles. Elles ne sont pas favorisées par la pente sur la rive droite (rue de la Servette, route de Ferney, par exemple), ni par les ponts sur le Rhône qui représentent des points noirs pour le cycliste : sur le pont du Mont-Blanc, celui-ci doit ainsi partager l'étroit trottoir avec les très nombreux piétons. En outre, le cycliste doit – contre son gré – partager sa bande cyclable avec les deux-roues qui ont pris l'habitude de profiter de cette « voie rapide ». Tous ces dysfonctionnements se cumulent et congestionnent Genève, en particulier sur la rive droite où les rares grands axes ont été réduits suite au passage du tramway (rue de la Servette, route de Lausanne). Au regard de la situation, la poursuite du « tout tramway » montre ses limites ; un métro, axe structurant rapide, tel que l'a d'ailleurs construit Lausanne, aurait sans doute été une offre plus concurrentielle face à l'automobile.

2.3. L'« esprit de Genève » s'étirole

L'« esprit de Genève » décrit par Robert de Traz (DE TRAZ, 1929) est fait d'ouverture, de recherche de la concorde qui ont construit la ville, de l'accueil des huguenots français au XVII^e siècle à l'installation des institutions internationales au XX^eme. Si l'on retrouve cet esprit dans l'attitude polie, cordiale des Genevois, il est désormais loin d'être généralement partagé comme l'a montré le

scrutin du 11 octobre 2009 qui a été particulièrement favorable au Mouvement des Citoyens Genevois (MCG) « anti-frontaliers ». Il s'agissait d'élire le Grand Conseil, le parlement du canton. A cette occasion, le MCG a presque doublé le score qu'il avait réalisé quatre ans auparavant avec 15,10% des voix. Il se classe comme troisième force politique du canton (17 députés) derrière le Parti libéral (16,73%, 20 élus) et les Verts (15,18%, 17 fauteuils). Alors que la prospérité économique actuelle de Genève a été aussi assurée grâce à la main-d'œuvre frontalière, ce parti xénophobe a su exploiter l'inquiétude sociale liée à la crise et les représentations de certains sur le travailleur frontalier vu comme un profiteur. De fait, ce sont les communes populaires du canton qui ont le plus voté MCG. L'augmentation du nombre de frontaliers coïncide avec la reprise économique genevoise de la fin des années 1990 : de 27 000 en 1997, les frontaliers sont passés à 60 000 en 2007, soit une augmentation de 122% en dix ans ! Contrairement à ce qu'affirme le MCG, les frontaliers sont une aubaine : ils sont taxés à Genève et rapportent 700 millions de francs par an au canton, tandis que les frontaliers vaudois représentent une perte fiscale sèche pour les finances genevoises puisqu'ils sont imposés dans leur canton de résidence. De plus, le frontalier français est pris en charge par Pôle emploi lorsqu'il est licencié... 90% des emplois occupés par les frontaliers sont des emplois subalternes, non pourvus par la main-d'œuvre locale. Parmi les 80 000 frontaliers, il faut ajouter que 50 000 sont Français et 30 000 Suisses. La crise du logement à Genève risque d'ailleurs d'augmenter ces nombres. Mais le vote du 11 octobre ne reflète pas vraiment l'« atmosphère » de Genève :

- d'abord parce que 40% des habitants sont étrangers (expatriés travaillant dans la finance, fonctionnaires internationaux...) et ne votent pas (avant huit ans de résidence pour les élections communales)... et que plus d'un électeur sur deux ne s'est pas déplacé (forte abstention chez les jeunes notamment) ;

- ensuite, c'est aussi un vote conjoncturel lié à la crise : ce sont les communes populaires du canton et donc des populations socialement plus inquiètes qui ont le plus voté MCG.

Genève n'est absolument pas le canton anti-français que certains souhaiteraient faire croire : nombreux sont les Genevois qui sont binationaux ou qui ont de la famille en France ; en outre, la communauté française est la deuxième communauté étrangère du canton !

3. Une métropole hors de prix

3.1. Des loyers élevés

Si Genève est une métropole agréable à vivre, le coût de la vie y est élevé. Elle est confrontée à une crise du logement dont l'une des traductions se lit dans les loyers prohibitifs. Le loyer mensuel moyen d'un trois pièces (la cuisine est comprise) situé dans le canton de Genève et à loyer libre est de 1 021 CHF (680€) sans les charges. Le loyer à payer se situe donc plutôt autour de 1 200 CHF (800€),

auquel il faut ajouter, pour les ménages possédant un véhicule, le prix du macaron pour se garer (180 CHF par an, 120€) et /ou la location d'une place de parking privée (entre 100 et 350 CHF selon le secteur, 66/230€). Par comparaison, pour un appartement de la même surface, le loyer s'établit autour de 600-650€(975 CHF) par mois à Lyon, deuxième agglomération de France. Le rapport qualité/prix est, de plus, loin d'être toujours satisfaisant avec de nombreux immeuble décrépis, sales, sans ascenseur et dont les fenêtres sont souvent à simple vitrage... Les loyers genevois sont tirés vers le haut par le fort déséquilibre entre l'offre et la demande. Ce déséquilibre se lit à travers un taux de vacance de seulement 0,2% alors que le seuil de fluidité du marché se situe à 2% ! Il résulte d'un manque de constructions, les promoteurs ayant concentré leurs activités en France voisine : 90% de la construction immobilière de l'agglomération se fait en effet en France. Cela a un triple avantage : gérer plus simplement des activités concentrées sur un même territoire, bénéficier d'un foncier disponible et de facilités de constructions (rapidité de la réalisation notamment par rapport à Genève). Cela favorise également les propriétaires genevois – 80% de la population à Genève est locataire, 60% en Suisse – qui jouissent de taux de rendement élevés, sans pour autant toujours entretenir ou améliorer les immeubles qu'ils possèdent. Si le taux de vacance a dépassé 1,6% en 1994, il reste relativement stable depuis 8 ans, à un niveau critique qui met en évidence le manque de constructions. Ce dernier n'est-il pas aussi lié à la « peur de grandir » (DAVIS 2000) de Genève qui, en limitant les constructions, limite aussi sa population ?

Ce phénomène est aggravé par le type de constructions : Genève est un canton de villas. Celles-ci représentent plus de la moitié des bâtiments d'habitations (23 100 villas sur un total de 34 000 bâtiments d'habitation en 2008). Dès lors, seules les communes de Genève, Carouge, Perly, Chêne-Bourg, Meyrin, Avully, Dardagny et Satigny ont un parc de bâtiments d'habitations dominé par les immeubles (figure 4).

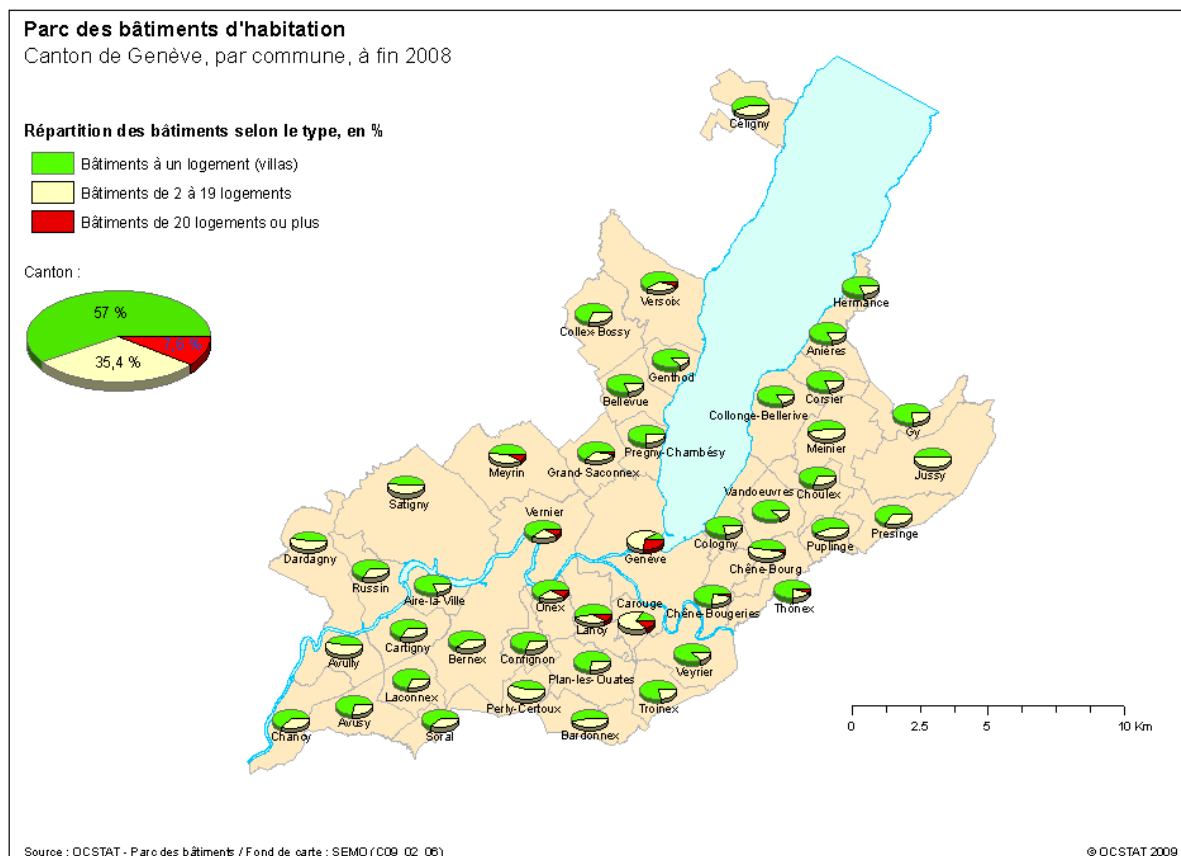


Fig. 4 : Le parc des bâtiments d'habitation dans le canton de Genève en 2008 (source : OCSTAT)

Cela pose évidemment la question de la densité, de la compacité du canton et de la volonté politique de répondre à la crise du logement à Genève. En effet, si avant 1947, la part de villas représentait la moitié des bâtiments d'habitation construits, force est de constater que cet équilibre n'a cessé de régresser puisque, depuis 2000, celles-ci représentent près des trois-quarts des bâtiments d'habitation ! Il est donc beaucoup plus facile de construire des villas – qui occupent pourtant de vastes superficies – que des immeubles à Genève...

3.2. Dépenser en France et jouer sur les différentiels économiques

Genève est un canton cher et les loyers n'en sont qu'une illustration. Les prix à la consommation sont également élevés ; la relative étroitesse du marché suisse (7,5 millions d'habitants), le manque de concurrence (deux groupes de grande distribution Coop et Migros se partagent ce marché) et les coûts de fonctionnement expliquent en partie la situation. Dès lors, la frontière politique se double d'une discontinuité économique entre la Suisse et la France. En effet, malgré une TVA plus élevée sur les produits alimentaires (5,5% contre 2,4%) et sur les autres produits (19,6% contre 7,6%), la France reste plus attractive que Genève au niveau des prix. Ainsi, les dépenses alimentaires sont presque deux fois moins chères en France tout en proposant davantage de

références. Cela pousse évidemment les consommateurs genevois à aller faire leurs courses en France. Les groupes français de la grande distribution (principalement Carrefour, Leclerc et Casino) présents sur les communes frontalières ont bien compris à la fois leur avantage comparatif par rapport à leurs concurrents suisses, et l'importance de la zone de chalandise que représente le pôle genevois. Ainsi, les publicités promotionnelles distribuées en France le sont également en Suisse ; les caisses acceptent les francs suisses comme monnaie de règlement. Cela explique la forte part de la clientèle genevoise comme nous avons pu le mesurer lundi 19 octobre dernier où la moitié des voitures du parking du centre commercial Carrefour, à Ferney-Voltaire, étaient immatriculées à Genève. Les hypermarchés français sont d'ailleurs localisés à proximité des postes de douane et donc facilement et rapidement accessibles depuis Genève. L'hypermarché Leclerc de Ferney est même à cinq minutes en voiture du centre Balaxert, à Genève.

Mais l'un des principaux avantages de la grande distribution suisse, c'est son hyper proximité qui revêt une dimension extrêmement pratique. A Genève, en effet, la quantité de supermarchés est importante : on dénombre, par exemple, 31 magasins Migros et 24 magasins Coop ! En outre, Migros est même installé en France, à Shopping Etrembières, et propose des produits à des prix largement comparables à ses concurrents français. Plus de choix et des prix plus bas sont les avantages comparatifs des centres commerciaux frontaliers qui bénéficient pleinement de la zone de chalandise genevoise. Pour les Genevois, ce différentiel est bien sûr un bon moyen de faire des économies sur les dépenses d'alimentation ou d'équipement, une manière de compenser – un peu – le coût de la vie dans la ville du bout du lac.

3.3. Un niveau de vie élevé

Genève est certes une métropole « hors de prix », mais c'est aussi une métropole où le niveau de vie est particulièrement élevé. En 2006, d'après l'OCSTAT, le salaire mensuel brut médian dans le secteur privé s'élevait ainsi à 6 350 francs (un peu plus de 4 230 €) pour 40 heures de travail par semaine. Par comparaison, le salaire mensuel brut médian suisse s'établissait à 5 627 francs à la même période. En France, selon l'INSEE, le salaire mensuel médian net était de 1 650 € (2 475 CHF) pour 35 heures par semaine, soit environ deux fois moins élevé qu'à Genève. Ces revenus genevois sont liés à la présence d'une main-d'œuvre très qualifiée dans des secteurs à forte rémunération. Les secteurs-clés de Genève (banque, négoce international, horlogerie, arômes et parfums, institutions internationales) requièrent un personnel spécialisé et donc bien payé. La place financière de Genève comprend, par exemple, un peu plus de 34 000 emplois, dont 20 000 dans le seul secteur bancaire. Les plus hauts salaires se concentrent dans quelques communes pavillonnaires du canton, telle Vandœuvres suivie de Coligny. Les aménités offertes par ces deux communes (cadre rural avec de magnifiques propriétés pour la première, une vue exceptionnelle sur le lac pour la seconde, et un golf

entre les deux) expliquent notamment leur attractivité, tout comme le phénomène d'« entre-soi » (PINCON, 2007). Ces communes accueillent par ailleurs une grande partie des bénéficiaires des forfaits fiscaux du canton. Tous ces facteurs cumulés expliquent le coût de la vie à Genève. Le salaire est donc simplement adapté à cet état de fait. Mais pour la moitié de la population qui est en-dessous du salaire médian, Genève reste une ville trop chère.

Ce niveau de vie élevé se lit à travers la densité et la taille des boutiques de luxe importantes pour une ville de cette dimension. Elles se concentrent rue du Rhône où Louis Vuitton s'étend ainsi sur trois niveaux et 500 m². Si l'on y trouve toutes les marques de prestige, la rue en elle-même manque cruellement de chic. Entièrement dévolus aux affaires, sans fonction résidentielle, les immeubles bordent une rue qui manque d'animation. En outre, la rue sert d'« accès livraison » aux magasins situés sur la rue parallèle, la rue du marché, qui est la plus commerçante de Genève. L'« ambiance » est donc loin d'être luxueuse comme cela peut être le cas avenue Montaigne ou rue du faubourg St Honoré à Paris. Les clients qui se font souvent directement déposer devant leur boutique, sans arpenter la rue du Rhône, l'ont d'ailleurs parfaitement compris...

4. Une métropole attractive ?

4.1. Une fiscalité compétitive et l'image d'une ville internationale

Le principal avantage comparatif de Genève est sa fiscalité. C'est un outil majeur dans les stratégies de développement que mène la métropole pour renforcer son statut de centre de commandement. Genève souhaite concentrer toujours plus de sièges sociaux et attirer des entreprises par ce biais. Les acteurs métropolitains proposent donc aux dirigeants de ces entreprises des conditions fiscales à même d'emporter leur décision. Si ces négociations fiscales sont secrètes, il semble que l'imposition de ces sièges sociaux augmente progressivement au fil du temps, tout en restant extrêmement avantageuses.

L'image de la ville internationale est également décisive : elle est même l'image de marque de Genève, ce qui la fait connaître dans le monde. Ce rôle international trouve son origine avec la création de la Croix-Rouge par Henri Dunant – Prix Nobel de la paix en 1901 – en 1863 à Genève. En 1864 est signée la première Convention de Genève qui protège le personnel apportant secours aux blessés. Le rôle d'arbitre, d'intermédiaire neutre entre grandes puissances de Genève se révèle lorsqu'un tribunal arbitral, réuni à Genève, condamne en 1872 la Grande-Bretagne à verser aux Etats-Unis d'Amérique une très lourde indemnité pour avoir manqué à ses obligations internationales de stricte neutralité durant la guerre de Sécession. Cette décision connue sous le nom d'arbitrage de l'Alabama fait alors connaître Genève à l'international comme un lieu de règlement pacifique des conflits. Avec la création de la Société des Nations (SDN) en 1919 qui s'installe au Palais Wilson

(siège actuel du Haut commissariat aux droits de l'homme) s'établissent les bases d'une certaine gouvernance mondiale (GUICHONNET, 1986). La fonction internationale de Genève se renforce à partir de cette date avec l'installation de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) en 1920, la création de l'Institut d'études internationales en 1924 (qui devient HEI, puis l'Institut des Hautes Etudes Internationales et du Développement). Le palais des Nations est construit en 1936. Dès cette époque, Genève s'affirme également dans l'offre d'expertise - et pas seulement comme hôte d'accueil - auprès des institutions internationales. Ce rôle international bénéficie d'une situation centrale en Europe, entre Amérique et Asie, et est soutenu par une réaction rapide des autorités locales qui ouvrent l'aéroport de Cointrin dès 1920.

Organisations internationales relevant des Nations Unies	Bureau international d'éducation/Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science, la culture et la communication (BIE/UNESCO)
	Office des Nations Unies à Genève (ONUG)
	Organisation internationale du travail (OIT)
	Organisation météorologique mondiale (OMM)
	Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI)
	Organisation mondiale de la santé (OMS)
	Union internationale des télécommunications (UIT)
Organisations internationales ne relevant pas des Nations Unies	Agence de coopération et d'information pour le commerce international (ACICI)
	Association européenne de libre-échange (AELE)
	Bureau international des textiles et de l'habillement (BITH)
	Centre consultatif sur la législation de l'OMC (ACWL)
	Centre Sud (CS)
	Comité international de la Croix-Rouge (CICR)
	Cour de conciliation et d'arbitrage au sein de l'OSCE (Cour OSCE)
	Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge (FISCR)
	Fonds mondial de lutte contre le SIDA, la tuberculose et le paludisme (GEATM)
	Organisation européenne pour la recherche nucléaire (CERN)
	Organisation internationale pour les migrations (OIM)
	Organisation internationale de protection civile (OIPC)
	Organisation mondiale du commerce (OMC)
	Union internationale pour la protection des obtentions végétales (UPOV)
Union interparlementaire (UIP)	

Fig. 5 : Les organisations internationales installées à Genève en 2008 (source: Département fédéral des affaires étrangères)

Après la Seconde Guerre mondiale, la disparition de la SDN et la création du siège de l'ONU à New York, Genève conserve néanmoins le centre européen et deuxième siège mondial de l'ONU (figure 5) autour duquel se greffent des agences spécialisées tels que l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), le Haut Commissariat aux Réfugiés (HCR), ou le Haut Commissariat aux Droits de l'Homme (HCDH). Dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle, Genève devient donc un véritable pôle diplomatique autour duquel viennent graviter quantités d'ONG comme Médecins sans frontières (MSF), l'Organisation internationale de normalisation (ISO) ou encore le Forum économique mondial (WEF). Genève est devenue un forum de la négociation mondiale avec en moyenne 4 500 réunions et conférences par an cherchant à favoriser la mise en réseau par la participation du plus grand nombre possible d'acteurs. Outre des réunions officielles rapides, Genève accueille des conférences internationales telles que la session des droits de l'Homme en mars, l'assemblée mondiale de la santé en mai, ou encore la conférence internationale du travail en juin. Les pouvoirs publics – Confédération helvétique et canton de Genève – ont enfin la volonté de maintenir une bonne représentativité mondiale à Genève : cela passe par la distribution d'aides financières pour les pays les moins avancés, ou le prêt de bureaux gratuits pour des ONG pendant quelques années. En permettant à tous ces acteurs de se rencontrer, Genève est l'un des lieux dans le monde où s'élaborent et se prennent des décisions déterminantes en matière de paix, de santé ou d'environnement.

4.2. Une métropole a-culturelle ?

Pour une métropole de 800 000 habitants, la fonction culturelle à Genève reste limitée et ne connaît pas de rayonnement significatif. La culture est avant tout locale, gérée non pas par un département cantonal, mais par le département de la culture de la ville de Genève, singularité qui remonte à la seconde moitié du XIX^{ème} siècle au cours de laquelle la Ville a hérité de plusieurs bâtiments culturels. Si diverses manifestations animent les quartiers et créent l'événement tout au long de l'année, aucune d'entre elles ne rayonne à l'échelle supranationale. Le contraste est saisissant avec les métropoles voisines comme Lyon qui attire chaque année des millions de visiteurs lors de sa fête des Lumières ou de ses biennales d'art contemporain et de danse.

En outre, l'offre muséale est mal organisée. Si l'entrée au Musée d'art et d'histoire est libre, le visiteur a souvent l'impression d'être seul parmi les collections là où, dans d'autres musées, il faut jouer des coudes pour observer les œuvres ! La muséographie n'est guère pertinente comme l'a montré un récent audit : aucun lien thématique ne lie les collections entre elles, en particulier celles de l'Antiquité. La fréquentation stagne sous les 190 000 visiteurs annuels. Au Grand Théâtre, les prix sont particulièrement élitistes, plus élevés même qu'à l'opéra Garnier à Paris : une place en deuxième catégorie coûte ainsi plus de 200 CHF (130 €) pour Don Giovanni ! Le tarif jeune commence à partir

de la troisième catégorie et s'affiche à 130 CHF (87 €). La culture à Genève est donc soit élitiste, soit peu attractive ce qui, d'une manière générale, freine considérablement son rayonnement.

Dans ces conditions, à l'échelle de la Confédération, d'autres villes pourtant plus petites, apparaissent mieux placées que Genève sur le plan culturel, telles Lausanne avec le théâtre de Vidy, ou encore Bâle avec ses nombreux musées et sa foire annuelle d'art contemporain. Les différents projets qui concernent le musée d'ethnographie, le musée d'art et d'histoire et la nouvelle comédie peuvent redonner du souffle à l'offre culturelle genevoise, si toutefois ils sont menés à leur terme...

4.3. Construire l'agglomération pour conserver l'attractivité

Face aux externalités qui se développent – manque de logements, congestion automobile -, construire l'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise (figure 6) peut apporter des solutions et permettre à Genève de rester compétitive. Face à un développement urbain de type centre/périphérie – emplois concentrés au centre et fonction résidentielle des communes péri-centrales -, générateur d'externalités négatives, le schéma de développement de l'agglomération développé dans la *Charte du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise*, signée par les acteurs suisses et français en décembre 2007, doit être multipolaire.

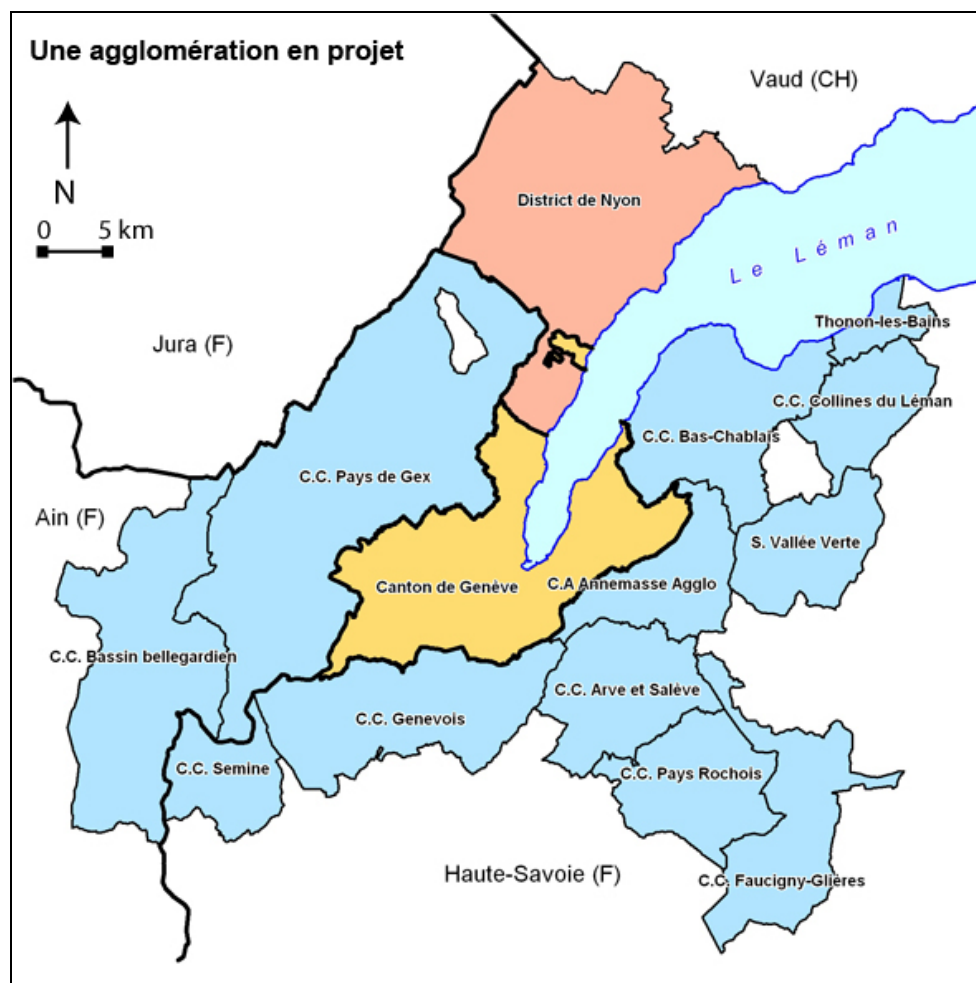


Fig. 6 : Le périmètre du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise (source : <http://www.projet-agglo.org>)

Le manque de logements est le premier problème qui menace l'attractivité et la prospérité de Genève : si les sociétés susceptibles de s'installer à Genève ne trouvent pas les conditions indispensables pour loger leurs salariés, elles les trouveront ailleurs. Construire 1500 logements par an (villas ou immeubles confondus) n'est pas suffisant. La Ville de Genève concentre 42% de la population totale du canton et affiche une densité de 12 000 habitants/km² (10 000 hab./km² à Lyon par comparaison), tandis que la densité du canton s'établit à 1 850 hab./km². Cette concentration de population qui se double d'une concentration des emplois favorise la congestion : la ville de Genève qui concentre 42% de la population concentre 54% des emplois du canton. Mais ces écarts montrent surtout le déséquilibre entre la Ville de Genève et les communes voisines dont certaines sont presque entièrement pavillonnaires. Si la majorité des Genevois disent qu'il faut construire, nombreux sont ceux qui souhaitent que cela ne se fasse pas dans leur entourage. Ce réflexe « nimby », « Not in my backyard », littéralement « pas dans mon jardin », associé aux recours est un puissant facteur de blocages.

La compétitivité de Genève tient aussi à l'amélioration des mobilités qui dépend de grands projets tels que la traversée du lac ou la liaison Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA, figure 7). La traversée du lac achèverait le contournement de Genève par le nord-est et permettrait également de relier les deux rives du canton puisqu'aujourd'hui, un habitant de Genthod (rive droite) qui désire aller à Hermance (rive gauche) doit passer par le pont du Mont-Blanc en plein centre-ville. Deux traversées pourraient être réalisées : une grande traversée entre Genthod et Bellerive où l'écart entre les deux rives se réduit, et une petite traversée entre le Vengeron, où arrive l'A1, et Vézenaz. Cela permettrait de s'affranchir de l'obstacle que représente le lac aux mobilités et donc de rendre le Pont du Mont-Blanc aux mobilités du centre-ville. Avec la réduction du trafic, il serait alors possible, par exemple, de transformer une voie en piste cyclable. Il faut également développer des infrastructures transfrontalières afin d'offrir aux pendulaires et aux habitants des communes frontalières désirant se rendre à Genève une offre crédible de transports en commun. C'est tout l'enjeu du CEVA qui sera une offre rapide et fréquente à la fois aux mobilités transfrontalières, mais aussi et surtout aux mobilités des Genevois. La ligne dessert en effet six gares à Genève avec des quartiers qui vont faire l'objet de développement comme les Eaux-Vives avec les projets d'éco quartier et de Nouvelle Comédie, ou l'ambitieux projet de quartier d'affaires et quartier à vivre de la Praille. Si ces développements urbains ne sont que des projets pour l'instant, prévoir à l'amont leur desserte apparaît évidemment fondamental.

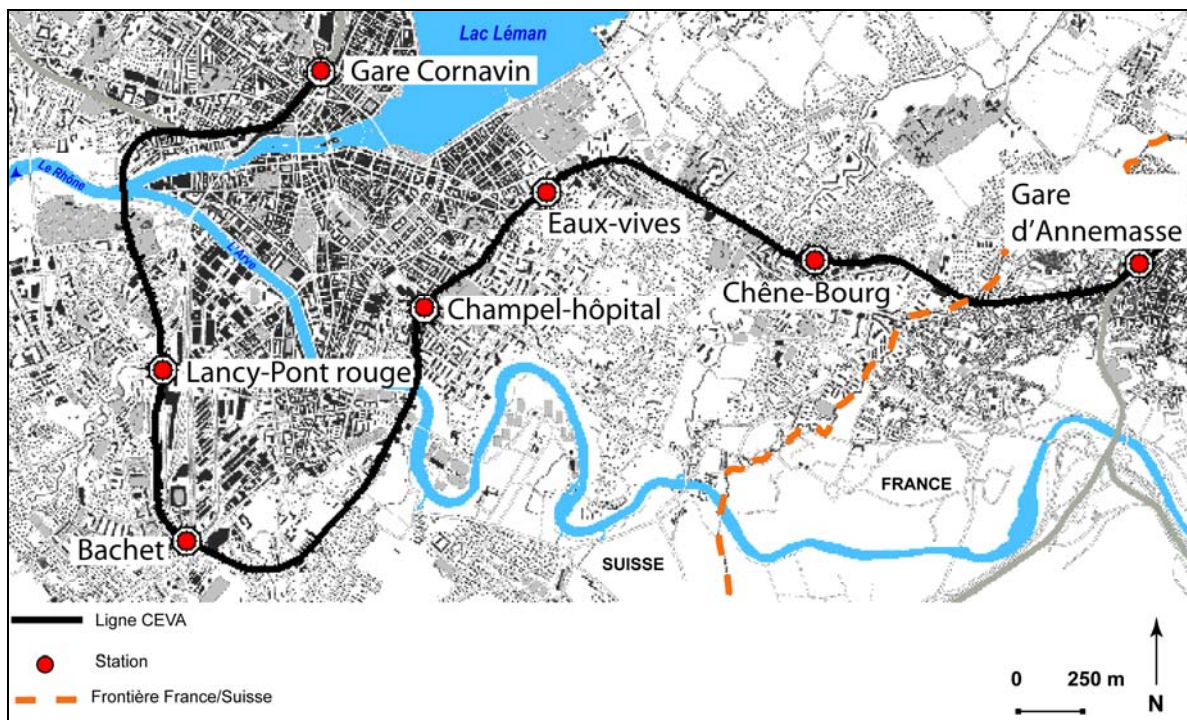


Fig. 7 : Le tracé du CEVA (source : d'après SITG, Swisstopo, janvier 2010)

Associer la population aux projets est une condition sine qua non de la métropolisation. Construire l'agglomération transfrontalière suppose d'emporter l'adhésion, la participation des Genevois. C'est une tâche ardue dans la mesure où Genève s'est construite longtemps en tournant le dos à la frontière. Il convient donc aux élus de développer la pédagogie et d'apprendre aux Genevois qu'ils vivent dans une métropole (LACOUR 1999) nécessairement transfrontalière. Or, Genève ne s'appuie pas sur un marketing urbain efficace à même d'expliquer à la population les projets métropolitains. Le CEVA dispose certes d'un site internet (www.ceva.ch) et un pavillon des expositions aux Eaux-Vives. Pour ce dernier, il faut prendre rendez-vous pour visiter ! Il en résulte des manipulations de partis politiques, de lobbys, des rumeurs, et surtout une incompréhension de la part du citoyen à qui l'on n'a pas expliqué clairement les tenants et aboutissants des projets. La faible participation des jeunes aux différentes votations et élections (ils représentent $\frac{1}{3}$ des électeurs inscrits et seulement $\frac{1}{4}$ des votants) peut en partie illustrer ce sentiment de n'être pas concerné par l'avenir du canton dont ils ne maîtrisent pas les dynamiques et les enjeux parce qu'on ne les leur a pas suffisamment expliqués.

Conclusion

« Les aubaines d'hier sont les problèmes d'aujourd'hui », analysait Robert Borrel, président d'Annemasse Agglo, lors d'un entretien, tandis que Robert Cramer, ancien Conseiller d'Etat à l'aménagement de Genève, déclarait pour sa part le 29 décembre 2009 dans la *Tribune de Genève* qu'« entre ne rien faire et ce que l'on devrait faire, il y a ce que l'on peut faire ». Autant de paroles prononcées par les acteurs qui résument la situation de la métropole genevoise. Elles donnent aussi à entendre un son un peu différent de celui très optimiste des classements métropolitains où figure Genève. Si le classement sur le coût de la vie n'est pas surprenant, faire reposer un classement de la qualité de vie sur des critères quantitatifs l'est davantage. En effet, la qualité de vie relève d'une expérience sensible, de la perception de la ville par l'usager.

A Genève, la métropolisation se heurte à différents obstacles : la peur de la croissance qui assure pourtant son attractivité et sa prospérité ; un certain égoïsme avec un réflexe NIMBY exacerbé ; un défaut de communication des élus ; une démocratie directe parfois pesante. En effet, si cette dernière par laquelle le peuple peut s'exprimer à travers le référendum, l'initiative et la pétition peut garantir une certaine stabilité, elle peut aussi être lourde de conséquences pour une métropole lorsqu'elle est instrumentalisée par des partis, par des lobbys qui parviennent à faire rejeter des projets structurants.

Mais Genève sait aussi ne pas gâcher ses atouts : le vote positif pour le CEVA, le 29 novembre 2009, en est l'une des illustrations. A des moments-clés de son histoire, Genève a su faire les choix garants de son développement, en allant, par exemple, malgré les craintes et les doutes, au-delà des fortifications détruites au milieu du XIX^e siècle, ou en agrandissant continuellement l'aéroport depuis les années 1930. Pour retrouver du dynamisme, la métropole doit désormais construire : dans le contexte genevois, c'est un véritable défi auxquels tous doivent adhérer. Dans la décennie qui s'ouvre, nul doute que « l'esprit de Genève » devra, plus que jamais, être un esprit de compromis.

Jean-Baptiste DELAUGERRE

Doctorant en Géographie

Agrégé de Géographie

Université de Genève/Université de Lyon

Département de Géographie/UMR 5600, Environnement, ville, société

jean-baptiste.delaugerre@unige.ch

Bibliographie

BAVOUX, J.-J. (2005), *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin.

BRUNET, R. (1997), *L'aménagement du territoire en France*, Paris, la Documentation française.

CATTAN, N. (1999), *Le système des villes européennes*, Paris, Anthropos (1^e éd. 1994).

DAVIS, M. (2000), *City of quartz : Los Angeles, capitale du futur*, Paris, La Découverte (1^e éd. orig. 1990).

DE TRAZ, R. (1995), *L'Esprit de Genève*, Lausanne, L'Age d'Homme (1^e éd. 1929, Paris, Grasset).

DIRECTION GENERALE DE LA MOBILITE (2009), *Evolution des circulations à Genève: principes de gestion de la circulation et évolution des temps de parcours*, Etat de Genève.

GUICHONNET, P. (dir.) (1986), *Histoire de Genève*, Lausanne, Payot ; Toulouse, Privat (1^e éd. 1974).

LACOUR, C. et PUISSANT S. (1999), *La métropolisation : croissance, diversité, fractures*, Paris, Anthropos.

MERENNE, E. (2003), *Géographie des transports : contraintes et enjeux*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.

PINCON, M. (2007), *Les Ghettos du gotha : Comment la bourgeoisie défend ses espaces*, Paris, Seuil.

Annexes : quelques classements métropolitains dressés par des acteurs privés

Classements Mercer

Top 10 cities : Quality of living

Base City: New York, US (=100)

Rang 2009	Rang 2008	Ville	Pays	Indice 2009	Indice 2008
1	2	VIENNE	AUTRICHE	108.6	107.9
2	1	ZURICH	SUISSE	108	108
3	2	GENEVE	SUISSE	107.9	107.9
4	4	VANCOUVER	CANADA	107.4	107.6
5	5	AUCKLAND	NOUVELLE-ZELANDE	107.4	107.3
6	6	DUSSELDORF	ALLEMAGNE	107.2	107.2
7	7	MUNICH	ALLEMAGNE	107	107
8	7	FRANCFORT	ALLEMAGNE	106.8	107
9	9	BERNE	SUISSE	106.5	106.5
10	10	SYDNEY	AUSTRALIE	106.3	106.3

Source : <http://www.mercer.com>

Top 10 cities : Cost of living

Base City: New York, US (=100)

Rang 2009	Rang 2008	Ville	Pays	Indice 2009	Indice 2008
1	2	TOKYO	JAPON	143.7	127
2	11	OSAKA	JAPON	119.2	110
3	1	MOSCOU	RUSSIE	115.4	142.4
4	8	GENEVE	SUISSE	109.2	115.8
5	6	HONG-KONG	HONG-KONG	108.7	117.6
6	9	ZURICH	SUISSE	105.2	112.7
7	7	COPENHAGUE	DANEMARK	105	117.2
8	22	NEW YORK	ETATS-UNIS	100	100
9	20	PEKIN	CHINE	99.6	101.9
10	13	SINGAPOUR	SINGAPOUR	98	109.1

Source : <http://www.mercer.com>

Classement UBS

Top 10 : Niveau des salaires dans le monde

Rang 2009	Villes ¹	Brut Zurich = 100	Net Zurich = 100
1	Copenhague	108.4	78
2	Zurich	100	100
3	Genève	96.3	89.7
4	New York	86.4	83.5
5	Oslo	80.7	69.9
6	Los Angeles	78.9	77
7	Munich	76	64.6
8	Luxembourg	73.8	80.5
9	Francfort	72.9	64.1
10	Dublin	72.7	82.4

¹ Classées selon le niveau de l'indice (niveau des salaires bruts). Source : <http://www.ubs.com>