

PRINTEMPS 2026
ISSN 2818-7016

BULLETIN

ÆCONOMIA HUMANA

L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE
URBANITÉ ET SANTÉ

ENTRETIENS JACQUES CARTIER
ACTES DE COLLOQUE 2025



Comité de direction et de coordination

Corinne Gendron

Professeure, département de stratégie,
responsabilité sociale et développement durable,
École des sciences de la gestion,
université du Québec à Montréal

Stéphanie Yates

Professeure, département de communication
sociale et publique, université du Québec
à Montréal

Alice Friser

Professeure, département de management,
université du Québec en Outaouais

Samuel Depraz

Directeur de la recherche et de la prospective,
laboratoire ESPI Research in Real Estate (ESPI2R),
École supérieure des professions immobilières

Jeffrey Blain

Responsable adjoint du département Urbanisme,
laboratoire ESPI Research in Real Estate (ESPI2R),
École supérieure des professions immobilières

Virginie Chasles

Professeure de géographie, université Jean Monnet
Saint-Étienne, directrice adjointe du laboratoire
Environnement Ville Société

Édition

Lolita Gillet, Kim Bouchard

À propos du regroupement de chercheur.e.s en responsabilité sociale et développement durable (CRSDD)

Rattaché à l'École des sciences de la gestion de l'université du Québec à Montréal (ESG UQAM), le CRSDD rassemble des professeur.e.s et étudiant.e.s de divers horizons de l'UQAM, sous la direction de la professeure Corinne Gendron. Les travaux de ses membres portent notamment sur l'acceptabilité sociale des politiques publiques et des projets en lien avec la transition écologique.

Le site internet du CRSDD

www.crsdd.esg.uqam.ca

Le compte LinkedIn du CRSDD

Chercheur.e.s en responsabilité sociale
et développement durable | CRSDD

Partenaires

UQÀM | **Faculté de communication**
Université du Québec à Montréal

ESG **UQÀM**

ESPI FORMER
À L'IMMOBILIER
DE DEMAIN

SOMMAIRE

4

Introduction

Samuel Depraz, Corinne Gendron, Stéphanie Yates, Jeffrey Blain, Alice Friser & Virginie Chasles

11

L'acceptabilité sociale : quelques repères

Corinne Gendron

17

Transitions et santé, de la complexité de la mesure

Anne Peggy Hellequin

24

Construire une vision commune des iniquités territoriales dans la grande région de Montréal

Florence Desrochers

31

Renforcer l'exemplarité des projets en matière de santé : le rôle majeur des politiques d'aménagement du territoire

Lucie Anzivino

39

Quelle intégration des questions de santé publique par les opérateurs de l'aménagement urbain?

Nadia Tahri

46

L'urbanisme favorable à la santé, de l'îlot à l'agglomération

Nicolas Namur

51

Quelle boussole pour guider l'acceptabilité sociale de l'action climatique ?

Jeanne Wurmser et Marc Jeannotte

61

L'automobilité et le modèle de transition porté par la filière batterie : regard critique sur les narratifs dominants au Québec

Anne-Sophie Gousse-Lessard

70

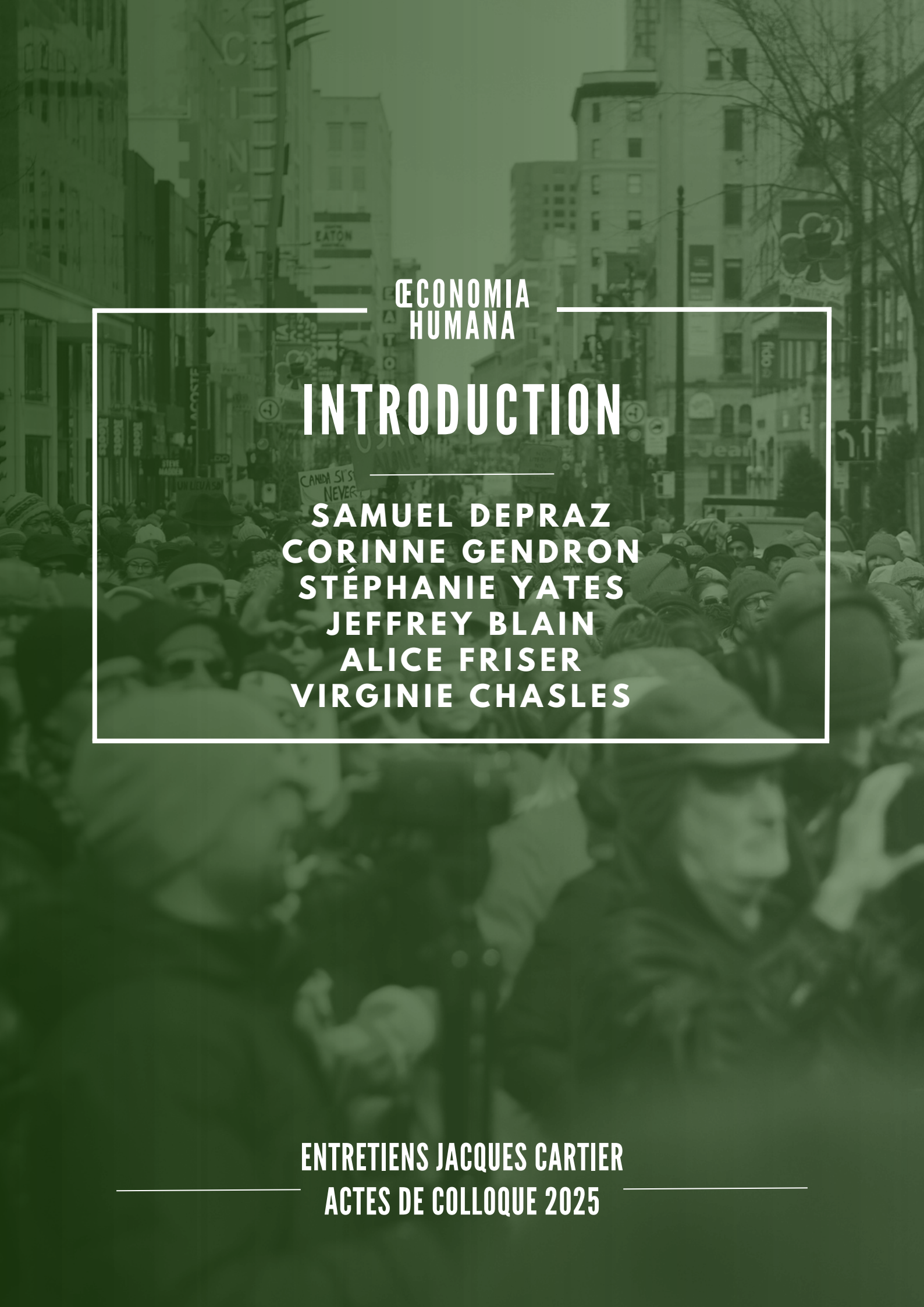
Comment former à la transition écologique et à l'urbanisme favorable à la santé : la mise en place de la certification « Transition écologique et développement soutenable » (TEDS) à l'université Jean Monnet

Séverine Allegra

77

Savoir cohabiter : comment penser une urbanité généralisée favorable à la santé Conférence conclusive

Michel Lussault



**ECONOMIA
HUMANA**

INTRODUCTION

**SAMUEL DEPRAZ
CORINNE GENDRON
STÉPHANIE YATES
JEFFREY BLAIN
ALICE FRISER
VIRGINIE CHASLES**

**ENTRETIENS JACQUES CARTIER
ACTES DE COLLOQUE 2025**

Introduction

SAMUEL DEPAZ

Directeur de la recherche et de la prospective, laboratoire ESPI Research in Real Estate (ESPI2R), École supérieure des professions immobilières - s.depraz@groupe-espi.fr

CORINNE GENDRON

Professeure, département de stratégie, responsabilité sociale et développement durable, École des sciences de la gestion, université du Québec à Montréal - gendron.corinne@uqam.ca

STÉPHANIE YATES

Professeure, département de communication sociale et publique, université du Québec à Montréal - yates.stephanie@uqam.ca

JEFFREY BLAIN

Responsable adjoint du département Urbanisme, laboratoire ESPI Research in Real Estate (ESPI2R), École supérieure des professions immobilières
j.blain@groupe-espi.fr

ALICE FRISER

Professeure, département des sciences administratives, université du Québec en Outaouais
alice.friser@uqo.ca

VIRGINIE CHASLES

Professeure de géographie, université Jean Monnet Saint-Étienne, directrice adjointe du laboratoire Environnement Ville Société - virginie.chasles@univ-st-etienne.fr

Après la tenue d'un colloque aux Entretiens Jacques Cartier à l'automne 2024, consacré à l'acceptabilité sociale de la transition écologique et dont les travaux ont été publiés sous forme d'actes dans le *Bulletin Œconomia Humana*, il nous a paru opportun de poursuivre la réflexion lors de l'édition 2025 des Entretiens, en centrant cette fois l'attention sur les enjeux d'urbanité et de santé. En cohérence avec la vision de l'École supérieure des professions immobilières (ESPI) et des Chercheur.e.s en responsabilité sociale et en développement durable (CRSDD), partenaires de l'événement, nous avons orienté notre regard vers les questions d'aménagement urbain examinées sous le prisme des transformations qu'appelle la transition.

Cette dimension apparaissait d'autant plus pertinente que le secteur de la construction est généralement considéré comme le second plus grand émetteur de CO₂, après les transports. Alors que les contraintes pesant sur les marchés soulèvent des questions d'abordabilité du logement et de financement de la filière du bâtiment, ce secteur est traversé par des tensions et des mutations profondes.

Il nous a dès lors semblé essentiel d'interroger la capacité des acteurs concernés – collectivités locales, institutions, entreprises – à s'adapter à ce contexte, en intégrant à la fois l'impératif écologique et les conditions de bonne santé des populations urbaines.

Un second constat s'impose à l'examen des projets d'aménagement : le déficit marqué d'acceptation sociale des contraintes issues des politiques publiques d'adaptation à la transition écologique. Ce déficit s'observe, dans les pratiques sinon dans les discours, du côté des opérateurs immobiliers, soucieux de préserver leur rentabilité et peu enclins à intégrer les coûts environnementaux externes ; mais il est tout aussi perceptible du côté des populations urbaines, souvent critiques face aux restrictions imposées dans leur espace de vie quotidien, quand bien même les arguments écologiques qui les fondent sont légitimes.

Ces deux tensions – la nécessité d'adaptation aux enjeux écologiques et sanitaires d'une part, le déficit d'acceptation sociale des politiques de transition d'autre part – constituent le terreau commun des travaux menés conjointement par les équipes de recherche de l'ESPI et du CRSDD de l'ESG UQAM, en vue d'analyser les dynamiques à l'œuvre dans les projets d'aménagement et d'équipement du territoire.

LA NOTION DE RÉSILIENCE SOUS LA LOUPE

Le colloque a également été l'occasion de travailler la notion de résilience, entendue ici comme la capacité des acteurs du secteur immobilier à se rétablir après une rupture ou un changement majeur, notamment dans leurs modèles d'affaires. Si les crises sont cycliques en matière de gestion urbaine, force est de constater que la résilience demeure encore largement à construire : la crise de la production de logements, la contraction du crédit, les tensions autour de l'abordabilité et les nouvelles concurrences d'usage dans les territoires témoignent d'un rétablissement qui n'est pas encore advenu – tandis que s'intensifient parallèlement les dérèglements environnementaux, à l'instar des pics de chaleur, des inondations ou de l'exposition aux polluants persistants.

Penser la résilience en matière d'aménagement urbain, ce n'est donc plus aujourd'hui envisager un retour à l'état initial, au *statu quo ante*.

Il s'agit plutôt de la recherche d'un nouveau point d'équilibre incluant les innovations techniques et sociales qu'appelle l'urgence écologique. Les spécialistes de l'aménagement urbain intervenus lors du colloque ont été clairs à cet égard : la résilience ne peut s'entendre sans transformations profondes. Celles-ci sont déjà à l'œuvre dans l'agenda politique des institutions nationales comme des collectivités locales, qui ont intégré dans leur programmation urbaine un ensemble diversifié d'actions favorables à la santé et à l'environnement – deux enjeux qui se recoupent fréquemment. La situation est plus contrastée du côté des habitants, qui peuvent manifester une certaine résistance au changement, ce qui souligne la nécessité d'une approche globale, attentive à la fois à la diversité des thématiques en jeu et à l'accompagnement des populations dans la transition.

DE LA PERTINENCE D'UNE APPROCHE INTÉGRATIVE DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN

Plusieurs axes d'intervention ont été proposés par les intervenants et intervenantes, mais un consensus s'est clairement dégagé en faveur d'une **approche intégrative de l'aménagement urbain**, fondée sur un modèle systémique que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) résume sous la notion de *One Health* – « une seule santé » –, selon laquelle les santés humaine, animale et environnementale sont indissociables. **La collecte de données permettant de diagnostiquer et de suivre l'état des territoires et des populations** – données environnementales et climatiques, indicateurs socioéconomiques – a également été soulignée comme un prérequis fondamental, à travers des outils tels que les évaluations d'impact sur la santé (EIS) ou le guide ISadOrA (intégration de la santé dans les opérations d'aménagement urbain) en France, qui favorisent une prise de conscience collective sur les questions de santé et de bien-être en ville. Ces démarches peuvent ensuite nourrir des politiques relevant de ce que l'on désigne sous l'appellation « urbanisme favorable à la santé » (UFS), dont la diffusion bénéficie de mises en réseau entre villes et de transferts de compétences.

Un débat a émergé autour de la nature de l'approche à privilégier : faut-il s'en tenir à une démarche strictement technique, guidée par les indicateurs et les priorités écologiques et sanitaires qu'ils révèlent, ou adopter **une approche résolument politique, ciblant en priorité les territoires les plus vulnérables** – sachant qu'une même exposition à un risque produira des effets d'autant plus graves que les populations concernées disposent de capacités de résilience plus limitées ?

En parallèle d'une approche centrée sur le bien-être – parfois résumée par la notion de *care* –, certaines dimensions ont émergé comme des invariants transversaux à l'ensemble des approches favorables à la santé et à la transition écologique en milieu urbain, parmi lesquelles :

- **l'identification des « iniquités territoriales » au Québec, ou des « injustices spatiales » en France**, comme nécessaire supplétif à une approche centrée sur la seule mesure quantitative. La prise en compte des vulnérabilités différenciées des populations face aux aléas environnementaux et sanitaires constitue en effet une condition majeure de l'acceptabilité sociale de la transition écologique ;
- une réflexion sur **les santés urbaines, entendues au pluriel** : celle des habitants d'abord, dans une perspective anthropocentrée, mais aussi celles des autres sphères du vivant – animal, végétal –, dans une perspective écocentrée. Cet élargissement invite à concilier approches écologiques et sanitaires dans un même geste politique ;
- dans les approches citoyennes et participatives, **le levier émotionnel mobilisé par des démarches ludiques ou événementielles** s'avère particulièrement efficace pour susciter l'engagement des habitants les plus éloignés *a priori* de la réflexion collective.

QUELLE PLACE POUR L'ENGAGEMENT CITOYEN ?

L'engagement citoyen constitue le fondement d'une approche intégrée des enjeux écologiques et sanitaires dans les politiques urbaines.

Une table ronde dédiée à la participation citoyenne aux projets d'aménagement a mis en lumière l'importance d'un travail de terrain auprès des populations : trois intervenants, tous impliqués dans des associations de médiation scientifique et de mobilisation citoyenne, ont montré à quel point la prise en compte de la parole habitante dans la production de la ville suppose un accompagnement de proximité soutenu.

Les intervenants académiques ont par ailleurs souligné que **la participation citoyenne constitue le principal levier de réduction du déficit d'acceptation sociale des contraintes liées à la transition écologique**. Or ce travail au plus près des habitants se réalise difficilement par l'institution seule : il suppose un degré de confiance et de proximité que favorise avant tout l'engagement citoyen, avec ce que cela implique de bénévolat et de conviction militante.

DANS CE BULLETIN...

Ce *Bulletin* restitue l'essentiel de la plupart des interventions constitutives du colloque. Dans un premier temps, **Corinne Gendron** propose un cadrage théorique de la notion d'acceptabilité sociale, entendue comme l'assentiment d'une population à un projet ou à une décision résultant du jugement collectif que ce projet est supérieur aux alternatives connues, y compris le *statu quo*. L'autrice retrace l'évolution de la notion, qui s'est progressivement instituée en concept permettant d'analyser les dynamiques d'opposition et de contestation. L'acceptabilité sociale est alors tributaire à la fois des intérêts et des valeurs des acteurs concernés et résulte d'une dynamique collective au sein de laquelle la confiance joue un rôle déterminant. Ni unanimité ni consensus, elle peut se réduire à une simple tolérance, mais suppose minimalement que les réticences exprimées aient été entendues et considérées comme légitimes. Appliquée à l'aménagement urbain, cette notion invite à repenser le processus participatif comme un espace ouvert, non circonscrit à l'avance, où les populations peuvent faire valoir leurs préoccupations, contester le diagnostic porté sur un problème et proposer des visions alternatives du progrès et du vivre-ensemble.

Le texte de **Anne Peggy Hellequin** interroge ensuite les relations entre transition écologique et santé, en soulignant la complexité conceptuelle et méthodologique de leur articulation. La transition, entendue comme passage progressif et systémique d'un état à un autre, peut relever à la fois d'un changement observable et d'un projet de société, souvent territorialisé. Réduite en France à sa dimension écologique, l'autrice fait valoir qu'elle est fréquemment associée à une conception restrictive de la santé environnementale. Or, dans une perspective globale inspirée de l'OMS, elle insiste sur l'idée que la santé renvoie à un état de bien-être influencé par des déterminants multiples (logement, mobilités, alimentation, inégalités sociales). Dans ce contexte, mesurer les effets sanitaires des politiques de transition pose des défis liés aux expositions cumulées et aux échelles territoriales. Anne Peggy Hellequin fait valoir que les travaux récents sur les cobénéfices climatiques montrent des gains significatifs, notamment *via* l'amélioration de la qualité de l'air, de l'alimentation et de l'activité physique. Enfin, elle souligne qu'une transition juste suppose de réduire, et non d'aggraver, les inégalités sociales et environnementales de santé.

En phase avec l'idée de poser un diagnostic reposant sur des données probantes, **Florence Desrochers**, de l'organisme Vivre en Ville, revient ici sur la publication *Iniquités territoriales*, (Fondation du Grand Montréal, collection Signes vitaux). Elle témoigne d'une démarche visant à dégager une vue d'ensemble de plusieurs dimensions des milieux de vie, le plus souvent analysées de manière parcellaire, qu'il s'agisse, par exemple, des caractéristiques socio-économiques des populations riveraines, de l'accès au transport, du cadre bâti ou des services de proximité. Les résultats croisés, bonifiés du point de vue des partenaires de la démarche, font ressortir la présence de nombreuses iniquités territoriales, permettant d'identifier des secteurs prioritaires d'intervention et des pistes d'action à déployer en ce sens. En définitive, l'exercice amène à réfléchir à l'équité territoriale en tant que maillon de la transition socioécologique.

Dans une perspective similaire à celle de Florence Desrochers, **Lucie Anzivino** s'intéresse aux politiques d'aménagement en tant que déterminant de la santé. Dans cette optique, elle se penche sur le processus d'EIS, un outil d'aide à la décision favorisant des choix durables et équitables en matière de santé, que ce soit en termes de transports, de services, de végétalisation, de lutte contre les îlots de chaleur, de choix d'aménagements, de promotion de la vie sociale dans les espaces publics, ou encore de la culture ou de l'éducation. Lucie Anzivino présente la manière dont cet outil a été mobilisé à l'occasion de la création du parc Zénith, à Lyon. Elle fait ressortir que l'exercice a permis une analyse fine des attentes portées par différents profils de futurs usagers, le tout ayant généré 75 recommandations, dont plusieurs ont déjà été mises en place. Elle conclut en soulevant les défis liés à l'institutionnalisation et la pérennisation des processus d'EIS.

Une prise en compte élargie des impacts sanitaires est également au cœur de l'approche d'Espaces Ferroviaires, la filiale d'aménagement et de développement immobilier du groupe SNCF. Dans son texte, **Nadia Tahri** présente cette démarche, qui transforme des fonciers ferroviaires existants pour donner une seconde vie à des sites industriels, en tenant compte des enjeux de santé publique. La méthodologie déployée autour du projet d'aménagement Hébert, à Paris (18^e), a permis de mettre en avant les inégalités sociales de santé, à partir de plusieurs déterminants de santé, l'exercice ayant fédéré plusieurs parties prenantes. Les impacts potentiels du projet ont ainsi été relevés et priorisés et ont conduit à des recommandations spécifiques tenant compte des populations les plus vulnérables, par exemple en termes d'aménagement de l'espace public ou de structures sanitaires et sociales et d'hébergement. Nadia Tahri insiste également sur la réflexion développée autour des immeubles en eux-mêmes et de leur fonction contributive aux enjeux de la ville, le tout étant enchâssé dans le référentiel Immeuble de demain. Il ressort des expériences présentées que l'intégration de la santé le plus en amont possible des projets demeure un défi ; le développement d'indicateurs permettant de mettre

en valeur les impacts positifs, autres que financiers, de la prise en compte de la santé semble une avenue prometteuse en la matière.

À son tour, **Nicolas Namur** présente la mise en œuvre concrète d'une approche d'UFS à partir des cas des villes de Tours, de Nancy et de Strasbourg. À chaque fois, l'approche écosystémique, l'interdisciplinarité et le recours aux outils adaptés, présentés comme les trois axes fondamentaux de l'UFS, ont permis de relever des vulnérabilités centrales (pollution, bruit, risques d'inondations, contamination des sols, présence de moustiques, entre autres) et des moyens concrets d'y remédier. La démarche a également permis de mettre en lumière des atouts territoriaux à valoriser, qu'il s'agisse de parcs ou de la richesse de la biodiversité. Le texte de Nicolas Namur se conclut par la présentation d'un jeu sérieux, la « Roche Sacrée », qui vise à « faire vivre » les principes de l'UFS et constitue ainsi un précieux outil pédagogique pour former les acteurs publics et privés à la santé dans l'aménagement des territoires.

Jeanne Wurmser et **Marc Jeannotte** s'intéressent à la dimension participative de l'acceptabilité sociale de mesures climatiques proposées aux échelles municipales et territoriale. À partir des trois premières années d'un laboratoire en recherche-action participative mené par Votepour.ca, leur texte fait état de constats structurants : cinq freins récurrents, trois paradoxes qui brouillent la communication et l'action publique, ainsi que des conditions de succès concrètes permettant de transformer une mesure « subie » en solution « souhaitée » sont ainsi mis en avant. Une attention particulière est portée au rôle de l'argumentaire santé, qui s'avère un levier puissant pour rendre la transition plus concrète, plus mobilisatrice et plus crédible. Les auteurs insistent aussi sur la compréhension de l'acceptabilité sociale non comme une technique de « gestion de l'opinion », mais bien comme « une approche participative qui construit la légitimité politique » autour de l'utilité, de l'équité et de la compréhension d'un projet.

Anne-Sophie Gousse-Lessard, présente lors de l'édition 2024 de notre colloque aux Entretiens Jacques

Cartier, s'attache également à la question des discours associés aux mesures de transition. Elle se penche sur les narratifs dominants de la mobilité dans un contexte de transition écologique, et particulièrement sur l'électrification de l'auto solo en tant qu'avenue à privilégier, comme en témoigne l'accent porté, au Québec, sur le développement de la filière batterie. Elle fait valoir que la mise en avant de cette « solution » occulte plusieurs des impacts associés à la dépendance à l'automobile, qui vont au-delà de l'empreinte carbone, que l'on pense aux microplastiques et aux particules fines issus de l'usure des pneus et des freins, à la destruction des milieux naturels attribuable à l'étalement urbain, ou encore à la sédentarité associée à l'usage de la voiture. Elle montre l'importance d'aller au-delà du « réductionnisme climatique », qui risque de masquer la poursuite de dynamiques destructrices en se focalisant sur la réduction des gaz à effet de serre, pour plutôt adopter une vision systémique de la problématique, appuyée par des contre-récits structurés « valorisant des alternatives viables et attractives ».

Séverine Allegra s'intéresse aux enjeux de formation liés à la transition écologique et à l'UFS, en s'arrêtant en particulier sur la certification TEDS développée à l'université Jean Monnet Saint-Etienne, qui vise à préparer « des étudiants capables de devenir des acteurs intermédiaires entre savoirs scientifiques, décisions publiques et attentes citoyennes », le tout les positionnant dans une posture stratégique. Le texte présente la genèse et le fonctionnement du dispositif, de même que les leçons tirées des premières phases d'appropriation institutionnelle et pédagogique. Un premier regard réflexif fait ressortir à cet égard des enjeux liés à l'appropriation du programme, de même que l'importance de l'encadrement accompagnant une telle formation déployée sur un dispositif numérique. L'autrice en conclut que « la formation à la transition écologique ne peut être pensée comme un apprentissage ponctuel ou uniquement transmissif, mais comme un processus évolutif, articulant connaissances, expériences et mises en situation ».

Enfin, ce *Bulletin* s'achève par le mot de clôture du colloque prononcé par **Michel Lussault**. À partir de son ouvrage *Cohabitions ! Pour une nouvelle urbanité terrestre* (Seuil, 2024), l'auteur expose sa vision des réorientations écologiques nécessaires dans le contexte contemporain d'une urbanité généralisée à l'échelle mondiale. En effet, selon Michel Lussault, le système urbain planétaire n'est pas vecteur de bien-être. Au contraire, l'urbanisation est attentatoire et agressive par conception ; elle fragilise nos conditions d'existence. En réponse à cette exacerbation des vulnérabilités écologiques et sociales, Michel Lussault met ainsi l'accent sur le « géo-care », une approche inspirée de l'éthique du care qui insiste sur l'impératif de prendre soin des habitats et des relations qui les constituent, le tout à partir des principes cardinaux que sont la considération, l'attention, le ménagement et la maintenance.

En définitive, le colloque aura favorisé l'émergence d'une vision de la transition écologique à déployer à travers des projets qui prennent forme en contexte urbain ainsi que des principes centraux permettant de soutenir ceux-ci, qu'il s'agisse de l'adoption d'une approche intégrative des enjeux de santé fondée sur des données probantes, de la participation citoyenne nécessaire au développement de projets ancrés et pertinents au territoire, ou encore de la prise en compte des inégalités sociales et environnementales. Le présent *Bulletin*, qui assure la trace de la richesse des propos tenus à l'occasion du colloque, se veut ainsi un jalon utile afin de poursuivre les discussions nécessaires à une transition écologique qui se fait de plus en plus impérative.

**ŒCONOMIA
HUMANA**

**L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE :
QUELQUES REPÈRES**

CORINNE GENDRON

**ENTRETIENS JACQUES CARTIER
ACTES DE COLLOQUE 2025**

L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE : QUELQUES REPÈRES

CORINNE GENDRON

Professeure, département de stratégie, responsabilité sociale et développement durable, École des sciences de la gestion, université du Québec à Montréal [1]
gendron.corinne@uqam.ca

L'acceptabilité sociale a émergé à la faveur d'une dynamique sociale où s'expriment davantage d'opposition face aux projets et décisions publics. Cette opposition citoyenne est souvent raillée et discréditée au motif qu'elle incarnerait un égoïsme malvenu ou résulterait d'une mauvaise compréhension des projets et de leurs impacts. Pourtant, au-delà d'une posture de contestation, ces discours témoignent le plus souvent du fait que les populations, davantage éduquées et informées, souhaitent faire valoir ce qu'elles estiment leurs droits légitimes tout en participant à la définition des grands projets collectifs au-delà des rendez-vous électoraux.

Concept récent, l'acceptabilité sociale propose d'accueillir les discours d'opposition comme des avis valables qu'il s'agit d'écouter et de comprendre, et dont il est impératif de tenir compte pour prendre des décisions publiques. Même lorsqu'on la réduit à un repli sur des intérêts particuliers [2], l'opposition exprime des requêtes légitimes, tout particulièrement dans une perspective de justice sociale et environnementale. Mais elle est aussi porteuse d'alternatives inspirées par des compréhensions différenciées de la situation et porteuses d'autres visions du progrès et du vivre-ensemble.

Dans ce contexte, l'approche d'un décideur ne se résume pas à informer et à convaincre les populations récalcitrantes que son projet ou sa décision est la bonne ; il cherchera plutôt à saisir les ressorts de l'opposition, qu'il s'agisse d'intérêts particuliers ou de valeurs. Le dialogue ainsi amorcé lui permettra d'acquérir une meilleure compréhension du terrain, c'est-à

-dire de la réalité vécue par des acteurs sociaux du terrain, mais aussi d'identifier les éventuelles conditions d'acceptabilité sociale de son projet.

Au cours des dernières années, l'acceptabilité sociale s'est progressivement institutionnalisée pour devenir une exigence de l'action publique. Dans le jugement *Strateco* [3], la Cour a statué que l'acceptabilité sociale était un critère valable pour refuser un certificat d'autorisation, et que le ministre avait non seulement le droit, mais aussi le devoir de considérer l'acceptabilité sociale dans sa décision. La Cour a également confirmé que l'acceptabilité sociale se mesure par son résultat, et ne renvoie pas au processus déployé pour l'atteindre, comme par exemple une opération de participation publique. Les modalités et l'application de ce critère à l'échelle municipale restent toutefois à valider.

ÉVOLUTION ET DÉFINITION DE L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE

L'acceptabilité sociale est une expression dont le sens a évolué ces dernières années ; elle a d'abord désigné des stratégies de communication visant l'acceptation des projets par les populations. Aujourd'hui, elle permet de rendre compte de l'accueil d'un projet ou d'une décision. Dans la sphère académique, l'acceptabilité sociale renvoie plus largement à une théorisation des dynamiques d'adhésion et d'opposition aux décisions et projets publics. Il s'agit de comprendre les paramètres en fonction desquels une population accepte ou non un projet ou une décision, et les éventuelles dynamiques de contestation susceptibles d'émerger et de se structurer.

[1] Cette contribution a été préparée dans le cadre d'un partenariat avec l'Office de consultation publique de Montréal, que nous tenons ici à remercier, à l'occasion de son mandat sur l'itinérance à Montréal.

[2] L'acronyme NIMBY (*Not In My Back Yard*, « Pas dans ma cour ») exprime cette perspective des discours d'opposition.

[3] Cour supérieure du Québec. 2017. « Ressources *Strateco* inc. c. Procureure générale du Québec » Jugement 200-17-022389-159, sous la présidence de l'honorable Denis Jacques, 21 juin.

Ces paramètres concernent non seulement la configuration du projet et ses impacts, mais également la réputation et l'attitude du promoteur, la communauté d'accueil, ainsi que le processus décisionnel dont est issu le projet. La confiance, notamment, joue un rôle essentiel puisqu'elle assure que les informations proposées par le décideur et les autorités publiques seront considérées fiables par les populations.

Il existe plusieurs définitions de l'acceptabilité sociale. Inspirée de travaux américains précurseurs, celle que nous proposons est la suivante : « L'assentiment de la population à un projet ou à une décision résultant du jugement collectif que ce projet ou cette décision est supérieur aux alternatives connues, y compris le *statu quo* » (Gendron, 2014).

En insistant sur l'idée d'un assentiment, cette définition rend compte du fait que l'acceptabilité ne renvoie pas nécessairement à une adhésion explicite. De plus, elle ne résulte pas systématiquement d'un processus participatif ; des décisions et des projets sont souvent acceptés sans avoir fait l'objet de tels processus.

L'acceptabilité sociale reflète l'ancrage d'une décision ou d'un projet dans les valeurs, la vision du progrès et la conception de la justice d'une population ; cet ancrage peut avoir été facilité par un processus de dialogue organisé en amont d'une décision. Mais lorsqu'un projet déjà ficelé fait l'objet d'une controverse, les processus participatifs servent surtout à clarifier les éléments de discorde, même s'il peut arriver qu'en résultent des avenues de compromis.

L'acceptabilité sociale met en scène autant des intérêts personnels fragilisés que des conflits de valeurs. Elle peut exprimer le refus d'assumer des risques, de perdre un paysage, une quiétude, un patrimoine... mais aussi le rejet d'une décision, d'une politique ou d'un projet qui heurte des valeurs ou qui semble inéquitable. Elle souligne souvent des enjeux de justice puisque les bienfaits ou les retombées positives d'un projet ne concernent pas nécessairement les populations appelées à en subir les impacts négatifs.

L'acceptabilité d'un projet ou d'une décision résulte d'une dynamique collective, c'est-à-dire que l'individu construit son acceptation ou son inacceptation en interaction avec son milieu. Outre la famille, le cercle amical et la sphère professionnelle, ce milieu est notamment marqué par les analyses et les prises de position d'organismes et de personnalités publiques relayées par les médias et les réseaux sociaux. Le recours à la science peut conforter une perspective, mais n'est jamais déterminant : en effet, les problématiques complexes convoquent souvent une expertise plurielle dont les conclusions ne sont jamais univoques. Par contre, l'acceptabilité sociale ne renvoie ni à une unanimité, ni à consensus au sein d'une population ; elle peut refléter une simple tolérance dans un contexte où le projet ou la décision ne nourrit pas suffisamment d'opposition pour que se structure une contestation organisée susceptible de lui faire barrage. De plus, l'acceptabilité sociale n'est pas acquise une fois pour toutes : des changements quant aux impacts du projet ou la sensibilité de la population peuvent faire basculer un projet initialement accepté dans la controverse, alors que l'inverse est rarement observé. Appliquée à l'aménagement urbain, l'acceptabilité sociale peut susciter plusieurs questions liées aux enjeux de cohabitation sociale :

L'idée du vivre-ensemble entre des personnes ou des groupes n'ayant pas les mêmes caractéristiques, les mêmes besoins ou les mêmes perspectives à condition que ces différences (ou différends) soient liées à des vulnérabilités sociales (comme l'itinérance, l'instabilité résidentielle, des enjeux de santé mentale, de toxicomanie) ou encore à la marginalisation de certains groupes, notamment en raison du statut socio-économique, du statut migratoire ou de l'âge (Vivre en ville, s.d.) ? [4]

L'acceptabilité sociale suppose que les conditions de cohabitation respectent les intérêts et les valeurs des différentes populations d'un territoire, tout particulièrement celles en situation d'accueillir de nouvelles populations. Les intérêts concernent par exemple la quiétude expérimentée dans le milieu de vie, la capacité de mener ses activités professionnelles, familiales et

[4] Ville de Montréal. (2024). Document de référence. Consultation sur « Les conditions de succès afin d'assurer la cohabitation sociale et une intégration harmonieuse des ressources de premières lignes pour les personnes en situation d'itinérance dans les quartiers de la métropole », p. 4.

personnelles selon son gré, la valorisation des biens immobiliers, etc. Les valeurs concernent l'adéquation des politiques d'accueil avec les normes morales des populations concernées, qu'elles soient riveraines ou non. Pour être légitime, une décision ayant pour effet de modifier la mixité d'un territoire doit être en phase avec les valeurs et respecter les intérêts des populations. Un processus de participation peut permettre de clarifier ces éléments et d'envisager des conditions ou des paramètres en vertu desquels cette transformation pourra être accueillie comme légitime.

UN PROCESSUS DE PARTICIPATION PUBLIQUE RÉUSSI

L'exigence d'acceptabilité sociale ne requiert pas l'unanimité mais suppose que les réticences suscitées par un projet ont été entendues, comprises et analysées comme des oppositions valables et légitimes. Une telle posture d'écoute permet d'ouvrir le dialogue sur les conditions d'acceptabilité d'un projet contesté.

D'entrée de jeu, il est pertinent de rappeler qu'il est légitime pour la population de participer à des décisions qui entraînent des risques ou concernent ses ressources ; sans support de la population, une décision risque d'ailleurs de demeurer inefficace ou de faire face à de l'obstruction.

L'écoute des populations permet de connaître les changements dans les conditions, le contexte et les valeurs de la société et d'aligner les projets en conséquence. En effet, toute décision comporte une dimension normative en plus de ses aspects techniques et scientifiques, si bien que pour être acceptée, elle doit être en phase avec les valeurs de la collectivité. La participation a l'avantage de multiplier l'information, de contextualiser les données et de diversifier les points de vue. Même si la participation ne garantit pas la « bonne » décision, elle lui confère une légitimité en y associant minimalement les personnes concernées.

Le processus participatif doit être l'occasion pour les citoyens de faire valoir leurs préoccupations à l'égard d'un enjeu de manière large, sans que celui-ci soit circonscrit *a priori*.

La population doit pouvoir exprimer ses inquiétudes sans être restreinte à travers un cadrage de l'enjeu qui exclut certaines dimensions de la problématique en débat. L'acceptabilité sociale suppose en effet une ouverture du processus décisionnel non seulement quant aux modalités du projet, mais également quant à sa pertinence en regard du diagnostic potentiellement autre que la population nourrit du problème ainsi que de sa vision du progrès et de la société plus largement. Ces différentes dimensions doivent aussi pouvoir être distinguées afin d'avoir une compréhension juste des réticences à l'égard d'un projet ou d'une décision : divergence quant au diagnostic, désaccord relatif à la solution proposée, refus des risques ou des nuisances associées au projet. Ces dimensions étaient bien visibles à l'occasion des réflexions sur l'itinérance dans la ville de Montréal, car cela supposait d'accueillir tout autant les préoccupations concernant l'itinérance comme phénomène que l'implantation des ressources proposées (configuration, localisation et déploiement), et les impacts de ces ressources sur les populations riveraines. Enfin, il fallait anticiper l'avenir en regard des tendances et esquisser différents scénarios pour les mettre en discussion.

Par ailleurs, le processus participatif doit être adapté aux enjeux dont on souhaite débattre, et à cette fin, être ouvert à des formats de consultation innovants (idéation, ateliers, etc. ; revue des succès, des ratés). Il faut par ailleurs s'assurer que les résultats de la consultation seront pris en compte, au risque de tomber dans le piège des 3 « i » – informer le public, solliciter ses intrants (*input*), les ignorer.

CONCLUSION

Au cours des dernières années, l'acceptabilité sociale s'est progressivement institutionnalisée pour devenir une exigence de l'action publique. Définie comme « l'assentiment de la population à un projet ou à une décision résultant du jugement collectif que ce projet ou cette décision est supérieur aux alternatives connues, y compris le *statu*

quo » (Gendron, 2014), l'acceptabilité sociale permet de rendre compte de l'accueil d'un projet ou d'une décision au sein d'une population.

L'acceptabilité sociale est tributaire des valeurs tout autant que des intérêts des différents acteurs concernés par une décision ou un projet. Elle résulte d'une dynamique collective à partir de laquelle l'individu construit son évaluation du projet ou de la décision en interaction avec son milieu.

L'acceptabilité sociale ne renvoie ni à une unanimité, ni à consensus au sein d'une population ; elle peut refléter une simple tolérance dans un contexte où le projet ou la décision ne nourrit pas

suffisamment d'opposition pour que se structure une contestation organisée. Mais elle suppose minimalement que les réticences suscitées par un projet ont été entendues, comprises et analysées comme des oppositions valables et légitimes, et qu'une réponse est proposée en retour.

Un processus participatif est l'occasion pour les citoyens de faire valoir leurs préoccupations sans circonscrire les débats au préalable ; en effet, le cadrage des enjeux tout comme le diagnostic permettant de juger de la pertinence du projet ou de la décision sont partie intégrante de la dynamique d'acceptabilité sociale.

[3] Ville de Montréal. (2024). Document de référence. Consultation sur « Les conditions de succès afin d'assurer la cohabitation sociale et une intégration harmonieuse des ressources de premières lignes pour les personnes en situation d'itinérance dans les quartiers de la métropole », p. 4.

REPÈRES

BIBLIOGRAPHIQUES

- Fraser, A., Arpin, M.-L., Gendron, C., & Yates, S. (2022). L'acceptabilité sociale des mesures sanitaires : retour sur l'impératif de la participation publique. *Annales des Mines. Responsabilité & environnement*, 108, 114-118. <https://doi.org/10.3917/re1.108.0114>
- Fraser, A., & Yates, S. (2021). L'acceptabilité sociale : une question de démocratie participative ? (article introductif). *Revue internationale de psychosociologie et de gestion des comportements organisationnels*, XXVII (69), 5-16. <https://doi.org/10.3917/rips1.069.0005>
- Gendron, C. (2014). Penser l'acceptabilité sociale : au-delà des intérêts, les valeurs. *Communiquer. Revue de communication sociale et publique*, 11, 117-129. <https://doi.org/10.4000/communiquer.584>
- Gendron, C. (2023). L'acceptabilité sociale de la transition écologique : au-delà de la résistance au changement. *Revue interdisciplinaire droit et organisations*, 6, 117-125.
- Gendron, C., & Yates, S. (2021). Des controverses sociales ancrées dans une géométrie variable : les changements d'échelle en sciences sociales. Dans J. Féral (dir.), *Changements d'échelle. Les arts confrontés au réel* (p. 27-39). Éditions Mimesis.
- Gendron, C., Yates, S., & Fraser, A. (2024a). L'acceptabilité sociale, une doxa ? Evitons de jeter le bébé avec l'eau du bain. *Questions de communication*, 45, 207-220. <https://doi.org/10.4000/11wxc>
- Gendron, C., Yates, S., & Fraser, A. (2024b). La participation : degrés et diversions. *Lien social et politique*, 92, 333-340. <https://doi.org/10.7202/1112818ar>
- Gendron, C., Yates, S., & Motulsky, B. (2016). L'acceptabilité sociale, les décideurs publics et l'environnement. Légitimité et défis du pouvoir exécutif. *Vertigo*, 16(1). <https://doi.org/10.4000/vertigo.17123>
- Simard, L. (2021). L'acceptabilité sociale : trajectoire d'une nouvelle norme d'action publique. *Politique et Sociétés*, 40(3), 29-62. <https://doi.org/10.7202/1083023ar>
- Yates, S. (2019). The notion of social acceptability: Lay citizens as a new political force. In M. Lalancette, V. Raynauld, & E. Crandall (dir.), *What's #Trending In Canadian Politics? Understanding Transformations in Power, Media, and the Public Sphere* (p. 256-275). UBC Press.
- Yates, S. (2023). *L'acceptabilité sociale des mesures sanitaires au Québec. Quels déterminants pour comprendre le cas du Québec ?* Académie des technologies (27 avril). [En ligne]
- Yates, S., & Arbour, M. (2016). Le rôle des maires dans l'acceptabilité sociale des projets d'infrastructure : tension entre arbitrage et promotion. *Politique et Sociétés*, 35(1), 73-101. <https://doi.org/10.7202/1035793ar>
- Yates, S., Gendron, C., Fraser, A., & Arpin, M.-C. (2023). Les fondements de l'acceptabilité sociale. Dans C. Alcantara, F. Charest, A. Lavigne & L. Saglietto (dir.), *L'acceptabilité sociale. Enjeux de société et controverses scientifiques* (p. 15-31). Presses des Mines.
- Yates, S., Lalande, J., & Lalancette, M. (2023). Du modèle du déversement du savoir à la gestion participative des risques : les luttes d'expertise au cœur de l'acceptabilité sociale de projets d'exploitation des ressources naturelles. *Revue canadienne de communication*, 48(4), 743-770. <https://doi.org/10.3138/cjc-2022-0005>



**ECONOMIA
HUMANA**

**TRANSITIONS ET SANTÉ,
DE LA COMPLEXITÉ DE LA MESURE**

ANNE PEGGY HELLEQUIN

**ENTRETIENS JACQUES CARTIER
ACTES DE COLLOQUE 2025**

TRANSITIONS ET SANTÉ, DE LA COMPLEXITÉ DE LA MESURE

ANNE PEGGY HELLEQUIN

Professeure de géographie, université Paris Nanterre,
directrice de l'UMR 7533 LADYSS
ap.hellequin@parisnanterre.fr

Dans cette communication, il s'agira d'interroger les relations entre deux mots-clefs de la session [1] à partir des définitions que nous pouvons en faire et de voir comment il est possible de mieux se faire rencontrer la transition écologique et l'amélioration de la santé de chacun dans un contexte de contestations de la première par une partie des élus français et d'émergence de la compréhension des effets des politiques de transition sur la santé humaine.

DÉFINITION DE LA TRANSITION

La transition a une définition difficile ; elle apparaît dans différents discours, du plus ministériel au plus militant. Elle ressemble en cela à l'expression « développement durable » des dernières décennies. Comme celle-ci, on peut imaginer qu'elle disparaisse. La transition recouvre aussi beaucoup d'éléments et d'aspects, qui ne sont pas toujours très distincts. Si on la croise avec la santé, cela rajoute de la complexité, et si on parle de la mesure de leurs relations, la question devient presque perturbante.

Selon A. Gonin (2021a), la transition serait le « passage d'un état à un autre », un changement progressif qui la rend encore plus délicate à comprendre dans ses relations à la santé : car comment mesurer les effets d'un processus ? Pour C. Harpet (2021), il faut l'appréhender par rapport à une crise, à un aléa dont on peut mesurer les effets (ex. : un pic de pollution) et distinguer un avant et un après. La transition peut donc produire une rupture forte. « Le terme de transition porte également l'idée d'un changement complexe car systémique » (Gonin, 2021a).

La transition a porté d'abord sur les villes, avec la proposition de Rob Hopkins. Pourquoi ? La situation y était-elle plus criante ? Ou peut-être est-ce la diffusion de l'image d'une ville dite malsaine, même si on sait aujourd'hui que les campagnes ne sont pas si « propres », que les pesticides et les engrais pèsent sur la santé des habitants, et plus largement, du vivant ? Au contraire, parle-t-on des villes en transition pour les rapprocher de l'urbanité et de la communauté, de là où on se rencontre et où on peut agir ensemble, là où se diffuse davantage la promotion de la santé ? En effet, malgré les idées reçues, on meurt plus dans les bassins de vie ruraux que dans les bassins de vie urbains, en ajustant la population en âge et en genre (AMRF, 2023), et on y meurt plus tôt, ce que l'éloignement des soins d'hospitalisation et d'accès à la médecine de ville ne peut uniquement expliquer. Il y a d'autres déterminants de la santé autour du lien social, du niveau de diplôme ou de la confiance dans les institutions qui doivent être pris en compte.

L'autre difficulté pour définir les relations entre transition et santé est qu'en France, et dans le vocabulaire courant, la transition est associée à l'adjectif « écologique », ce qui est le cas de notre programme aujourd'hui.

UNE OU DES TRANSITIONS ÉCOLOGIQUES ?

En effet, la transition est-elle strictement écologique ? Cela pose problème car elle serait dès lors limitée à l'environnement « naturel » ; dans cette conception française, elle serait ainsi d'une nature plutôt esthétisante et peu portée sur les risques environnementaux. Pour certains auteurs,

[1] « L'impératif sanitaire dans les politiques urbaines de transition écologique, évaluation et mesures ».

la transition écologique représente l'ensemble des transitions énergétiques, alimentaire, la lutte contre le changement climatique ; pour d'autres, les transitions sont liées au changement social, vers plus de transition énergétique, de protection de la biodiversité, d'économie circulaire, de réduction des inégalités de santé environnementale et de renforcement de la gouvernance environnementale.

Cependant, si on regarde la littérature rapidement, lorsque les termes de santé et transition sont associés, le plus souvent cela concerne surtout la santé environnementale, c'est-à-dire la part des déterminants environnementaux dans la santé. De fait, derrière la transition écologique, comme on l'a vu plus haut, il y a le changement climatique, la dégradation des écosystèmes, les pollutions (FPTE, 2025). Pour C. Harpet (2021), c'est donc une santé environnementale assez stricte qui s'intéresse aux compartiments sol, air, eau et oublie parfois les aléas environnementaux et les environnements urbains, alors que, dans d'autres pays (comme au Canada), l'environnement est défini plus globalement, et la santé environnementale concerne aussi le logement par exemple. Les liens entre santé et transition se font donc régulièrement autour d'un environnement restreint et sans prendre en compte le logement, le quartier, la part des espaces verts ou l'offre alimentaire.

Par ailleurs, la transition, selon A. Gonin (2021a), est duale. Il faut ainsi différencier la transition comme « changement observé » de la celle comme « projet de société ». Par rapport aux transitions comme changements – démographique, urbaine, alimentaire, paysagère (ADEME, 2024), je rajouterai celle sanitaire ou épidémiologique, c'est-à-dire « une période de baisse de la mortalité qui accompagne la transition démographique. Elle s'accompagne d'une amélioration de l'hygiène, de l'alimentation et de l'organisation des services de santé et d'une transformation des causes de décès, les maladies infectieuses disparaissant progressivement au profit des maladies chroniques et dégénératives et des accidents » (Ined, s. d.).

Cette distinction *changement versus projet* me semble cependant en premier lieu un peu extrême, car le changement peut amener des projets, et le projet peut amener des changements inattendus. En second lieu, quand on parle de projet, il ne faut pas uniquement le penser en termes de projet politique au sens de l'action publique étatique. Cela peut être un projet de l'État avec un ensemble de lois, une stratégie nationale, mais aussi des actions politiques plus locales dans les communes, les établissements publics de coopération intercommunale, les départements ou les régions. Il peut aussi se former autour d'un maire visionnaire comme Damien Carême à Grande-Synthe (Nord) ou Jean-François Caron à Loos-en-Gohelle (Pas-de-Calais), qui ont mené depuis les années 2000 des politiques de transition autour de l'alimentation, de la sobriété, de l'énergie et de la participation. Certains projets sont constitués par des collectifs moins formels, comme des collectifs de quartier autour d'une alimentation biologique ou d'une proposition de déplacements école-maison piétonniers (Pedibus) organisés par un groupe de parents d'élèves. D'autant que rien n'est indépendant ; les projets s'instituent dans des conditions locales et nationales, au sens des lois pour la France, portés ou non par des groupes locaux.

En tant que géographe, je m'intéresse particulièrement aux transitions territoriales, c'est-à-dire aux transitions lisibles dans les territoires, et plus largement dans l'espace, car il est plus aisé à cette échelle de voir les logiques d'actions mises en œuvre dans des contextes territoriaux. En effet, pour A. Gonin (2024b), la transition territoriale permet de voir le territoire comme cadre et comme réseau d'acteurs mobilisés autour d'un projet commun et concret de transition.

Regarder la transition territoriale permet aussi de s'attacher à des territoires vécus (ou fonctionnels) et pas seulement à des territoires institutionnels de l'action publique.

Ainsi, dans le cadre de l'association transitions/santé, la transition sera prise dans un sens large. On parlera d'ailleurs des transitions, dont l'articulation entre elles interroge la santé.

QUELLE SANTÉ PRENDRE EN COMPTE DANS LES TRANSITIONS ? ET QUELS DÉTERMINANTS ?

À partir des définitions ci-dessus, qui résument le plus souvent la transition à la santé environnementale (Harpet, 2021), il nous faut donc au contraire nous préoccuper de la santé de manière plus générale. L'Organisation mondiale de la santé (OMS), depuis 1946, considère la santé comme un état de bien-être et pas seulement une absence de maladie, sur laquelle pèsent des déterminants environnementaux identifiés depuis 1989. Cette conception est intégrée en France en 2005 dans l'article 1^{er} de la charte de l'environnement : « Chacun a le droit de vivre dans un *environnement* [emphasis de l'auteur] équilibré et respectueux de la santé. »

On a donc une définition de la santé globale, qui dépasse une santé fondée uniquement sur le biomédical, et qui comprend même la santé positive et la capacité de contrôle de sa propre santé. Pour éviter une approche trop psychosociale qui fait reposer la santé sur les individus, on s'intéressera ici à la santé dans toutes les politiques, comme le recommande l'OMS. Il s'agit d'une vision plus large que ce que l'on appelle parfois en France l'urbanisme favorable à la santé et qui devrait dépasser la modification de l'espace matériel à travers le plan local d'urbanisme par exemple, ou la morphologie urbaine.

Dans le cadre des transitions, il est donc indispensable de « travailler » différentes politiques sectorielles ou territoriales (au sens qui se déroulent dans les territoires et non spécifiquement dans les villes) qui peuvent concerner l'accès et la qualité des logements, la circulation routière qui génère de la pollution et du bruit, l'alimentation biologique dans les cantines scolaires, les transports en commun, mais aussi l'activité physique – notamment celle des enfants à travers la répartition de l'offre et du prix des abonnements par exemple –, l'existence d'épiceries solidaires ou le développement de marchés alimentaires, et même les politiques visant à améliorer localement la littératie en santé des habitants, en particulier des plus vulnérables

et des plus éloignés de l'accès aux soins ; ou encore la protection sociale et la lutte contre le changement climatique ou la diffusion des maladies vectorielles, à des échelles plus nationales.

Pourtant, le plus souvent, les termes de transition et santé sont liés au cadre de bonnes pratiques à mettre en place dans les établissements de santé (ARS Auvergne-Rhône-Alpes, 2025). En élargissant alors leurs définitions, il nous faut essayer de mesurer ces relations.

LA QUESTION DE LA MESURE ET DE L'ÉVALUATION

La difficulté de mesurer des liens favorables entre transition et santé est bien entendu liée à leur extrême diversité. Mais vu qu'il s'agit le plus souvent de déterminants environnementaux, cela engendre une complexité supplémentaire. En effet, ceux-ci se caractérisent par des expositions longues, par exemple les polluants dans l'air intérieur, donc il est peu aisé de faire un lien direct entre transition énergétique (changement de mode de chauffage...) et maladies respiratoires notamment, ou entre circuits courts et santé.

À cela s'ajoutent les effets cascades des contaminants ou des multiexpositions. Ainsi, modifier la vitesse sur le périphérique à Paris impacte le déterminant de santé « bruit » et les déterminants « airs » de plusieurs polluants, certains liés à la vitesse, d'autres aux embouteillages, sans compter le nombre d'accidents.

L'autre problématique est éminemment géographique (Hellequin & Rican, 2024). Pour mesurer des effets, il nous faut des données rattachées à une cohorte ou à un territoire. Si on s'intéresse à la transition énergétique avec le changement de mode de chauffage et avec la réduction de la circulation routière, quelle population faut-il considérer ? Celle qui vit sur ce territoire, celle qui travaille ? Celle qui y passe 30 minutes tous les jours pendant quarante ans ?

Pour résoudre cette double difficulté, le concept d'exposome a été créé pour essayer d'agréger les différentes expositions environnementales au sens large que chaque individu a connues au fil de sa vie. Mais il faut pour cela disposer de données à la bonne maille géographique, la plus fine possible, et nécessite l'apport des physiciens et de chimistes de l'atmosphère par exemple, ou d'écotoxicologues, de médecins et des sciences humaines. Or, il existe peu de programmes interdisciplinaires à l'image du programme IREnI (CPER Nord-Pas de Calais) – Institut de recherche en environnement industriel – ou du programme MobilAir (Mathy, s. d.). Cette indisponibilité de données entraîne un biais de confirmation des hypothèses qui sont fonction des connaissances que l'on a au préalable. Comment évaluer un effet d'un polluant dont on n'a pas la mesure précise ?

Des chercheurs français, autour de K. Jean et L. Moutet, notamment, proposent de réfléchir et de mesurer les effets positifs de la transition sur la santé en reprenant notamment les travaux de Hess *et al.* (2020), qui proposaient des lignes directrices d'évaluation, et les études collaboratives du *Lancet Countdown on health and climate change*.

LES TENTATIVES DE MESURE DES LIENS ENTRE TRANSITIONS ET SANTÉ

Dans leur article de 2025, Moutet *et al.* ont fait un état de l'art systématique sur ce que l'on appelle les cobénéfices entre les politiques de transition en vue d'atténuer l'impact du changement climatique sur la santé.

Sur la base de près de 4 000 articles, 58 études correspondaient aux critères : il y avait un scénario de transition dans l'article, et les effets étaient mesurés en gains d'espérance de vie ou de mortalité évitable. Ces études ont exploré 125 scénarios d'émissions nettes nulles et examiné différentes voies par lesquelles les politiques de transition peuvent affecter la santé humaine. Dans 99 scénarios de réduction des gaz à effet de serre travaillés, tous – sauf deux – montraient une baisse de la mortalité. Trois déterminants de santé étaient fortement liés à des effets positifs sur la santé : la qualité de l'air, l'alimentation et l'activité physique.

LES ÉVALUATIONS DES LIENS ENTRE TRANSITIONS ET SANTÉ EN COURS

Le programme PHILoCTET – Public Health Impact of Low Carbon Trajectory and Energy Transition –, mené actuellement par l'École normale supérieure (ENS-PSL) et le Conservatoire national des arts et métiers (Cnam) sous la direction de K. Jean, et financé par l'Agence de la transition écologique (ADEME), a pour objectif de mesurer en France les effets de scénarios de transitions sur la santé. Les scénarios Transition(s) 2050 (ADEME, s. d.) utilisés ont été élaborés par l'ADEME et sont interrogés par une méthode d'évaluation quantitative d'impact sanitaire (Jean *et al.*, 2025).

Avec les scénarios Génération frugale et Coopération territoriale, ils citent par exemple que l'encouragement aux mobilités actives permettrait de répondre aux 100 minutes par semaine nécessaires pour diminuer la mortalité toutes causes confondues de 10 % en population générale, selon les recommandations de l'OMS. Avec le scénario Coopération territoriale, l'usage du vélo éviterait plus de 11 000 décès par an en 2023 et 25 000 en 2050. Moutet *et al.* (2024), dans une autre recherche à partir de la stratégie nationale bas carbone de la France (SNBC), et en rapportant les pratiques du vélo aujourd'hui en France aux pratiques danoises et néerlandaises actuelles, proposent d'autres résultats. Au Danemark, près de 10 000 morts pourraient être évitées et près de 20 000 si les Français avaient les mêmes pratiques que les Néerlandais.

Si on monétise les années de vie gagnées, toujours grâce à ces deux modèles, on obtient un gain de 30 à 40 milliards d'euros dont 1,2 milliard pour le système de soins. Il faut y ajouter aussi les effets d'atténuation du changement climatique (moins de chaleur, d'événements météorologiques graves, d'incendies, de diffusion des maladies infectieuses), qui sont de mieux en mieux identifiés en santé humaine.

Enfin, un dernier point doit être évoqué. En effet, la transition ne peut être considérée qu'en fonction de la justice entre les citoyens et, dans le cadre de notre sujet, elle doit réduire les inégalités de santé, et certainement pas les accroître.

LE CONCEPT DE LA JUSTE TRANSITION

On parle aujourd'hui d'une transition juste qui prend en compte plusieurs dimensions de la société, les relations villes/campagnes par exemple, la situation des entreprises, ou encore les capacités d'agir des individus, en vue de réduire les inégalités. Elle repose sur l'identification des contraintes structurelles, politiques et sociales, qui rendent difficile l'adoption de comportements de protection.

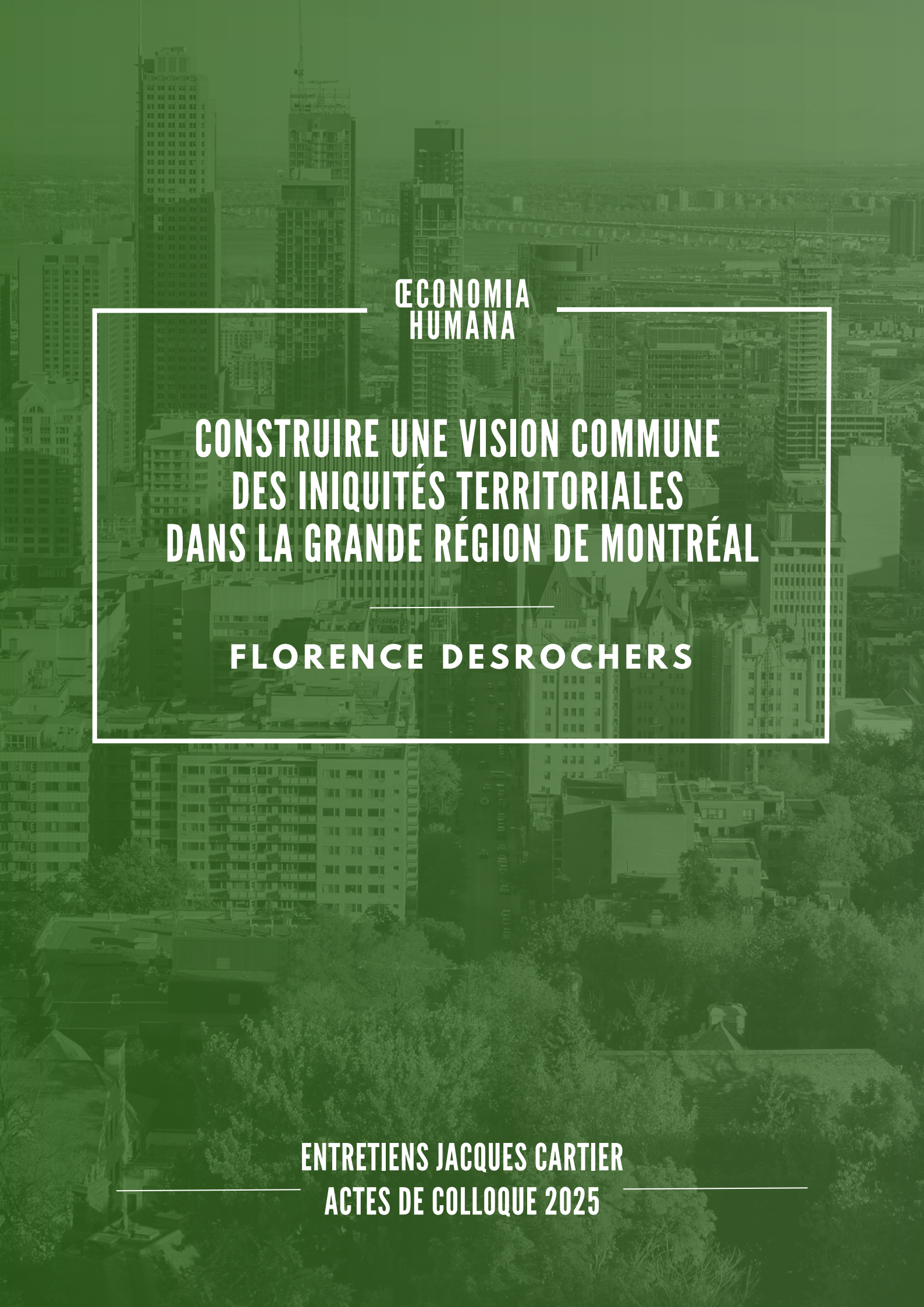
En effet, comme l'énoncent Shen *et al.* (2020), les recherches empiriques ont montré, dans la plupart des situations, qu'il existe des inégalités environnementales dans l'exposition à la pollution de l'air notamment. Ainsi les populations les plus vulnérables se situent plus près des sites émetteurs comme les usines, les déchetteries ou les axes de circulation routière. D'autres études ont révélé une plus grande sensibilité de ces populations aux maladies respiratoires du fait du tabagisme par exemple, ou d'un moindre accès à une bonne alimentation ou à l'activité physique. On observe alors une « double victimisation » (Shen *et al.*, 2020). Enfin, les personnes vulnérables, notamment les plus précaires, sont parfois moins engagées dans les mobilisations, et surtout moins entendues. Shen *et al.* (2020) rappellent alors, avec raison, que ces mêmes populations ne doivent pas porter seules le surcoût de politiques écologiques de transition. Ce surcoût entraîne, par exemple dans le cas de la Chine, plus de précarité à travers la fermeture pour des mesures écologiques de nombreuses petites unités économiques où les salariés sont moins protégés que dans les grandes entreprises d'État. Inévitablement, cela rappelle la situation du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais, où l'espérance de vie était meilleure que dans beaucoup d'autres territoires français pendant la révolution industrielle et une grande partie du XX^e siècle (Salem *et al.*, 2000).

Mais à la fermeture des mines de charbon, les indicateurs de santé se sont fortement dégradés si bien qu'aujourd'hui, la région reste parmi les « zones noires » françaises. D'autant que, comme le montre la thèse de C. Gauthiez (2025), sans politiques spécifiques, sans équité dans les politiques publiques, les indicateurs de santé sont mauvais (mortalité infantile et précarité...), et les inégalités de santé sont renforcées systématiquement. Donc des politiques de transition justes doivent s'accompagner d'une plus grande équité pour ne pas faire reposer sur les plus vulnérables l'essentiel du coût de la transition écologique.

Comme le montrent les travaux de K. Jean et L. Moutet, la transition comme changement et comme projet entraîne des améliorations de santé, sous réserve que celles-ci soient pensées dans toutes les politiques, comme le recommande l'OMS, et n'aboutissent pas à un surcoût à payer par les populations les plus vulnérables, ce qui entraînerait de fait une hausse des inégalités de santé.

BIBLIOGRAPHIE

- Agence de la transition écologique – ADEME. (2024). *Réaliser la transition énergétique par le paysage*. <https://librairie.ademe.fr/urbanisme-territoires-et-sols/7352-realiser-la-transition-energetique-par-le-paysage-9791029722042.html>
- Agence de la transition écologique – ADEME. (s. d.). *Les futurs en transition*. <https://www.ademe.fr/les-futurs-en-transition>
- ARS Auvergne-Rhône-Alpes. (2025, 11 septembre). *Transition écologique et environnementale en santé : outils et bonnes pratiques pour les établissements sanitaires et médico-sociaux*. <https://www.auvergne-rhone-alpes.ars.sante.fr/transition-ecologique-et-environnementale-en-sante-outils-et-bonnes-pratiques-pour-les>
- Association des maires ruraux de France – AMRF. (2023). *Santé - nouvelle étude de l'AMRF sur la mortalité*. <https://www.amrf.fr/2023/04/20/sante-nouvelle-etude-de-lamrf-sur-la-mortalite>
- Fonction publique pour la transition écologique – FPTE. (2025, 4 mars). *Santé et transition écologique*. <https://fpte.fr/sante-et-transition-ecologique>
- Gauthiez, C. (2025). *Analyse géopolitique de l'offre de soins en Hauts-de-France : une nouvelle approche pour accompagner les politiques publiques ?* [Thèse de doctorat, université Paris 8].
- Gonin, A. (2021a). Transition. *Géococonfluences*. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/transition>
- Gonin, A. (2021b). Transition territoriale. *Géococonfluences*. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/transition-territoriale>
- Harpert, C. (2021). Entre crises et transitions : quel enseignement dispenser en santé publique ? *Annales des Mines - Responsabilité & environnement*, 101,12-17. <https://doi.org/10.3917/re1.101.0012>
- Hellequin, A. P., & Rican, S. (2024). Pour une démarche géographique en santé environnementale. *Bulletin de l'association de géographes français*, 101(4), 453-471. <https://doi.org/10.4000/13cvd>
- Hess, J. J., Ranadive, N., Boyer, C., Aleksandrowicz, L., Anenberg, S. C., Aunan, K., Belesova, K., Bell, M. L., Bickersteth, S., Bowen, K., Burden, M., Campbell-Lendrum, D., Carlton, E., Cissé, G., Cohen, F., Dai, H., Dangour, A. D., Dasgupta, P., Frumkin, H., Gong, P., Gould, R. J., Haines, A., Hales, S., Hamilton, I., Hasegawa, T., Hashizume, M., Honda, Y., Horton, D. E., Karambelas, A., Kim, H., Kim, S.E., Kinney, P. L., Kone, I., Knowlton, K., Lelieveld, J., Limaye, V. S., Liu, Q., Madaniyazi, L., Martinez, M. E., Mauzerall, D. L., Milner, J., Neville, T., Nieuwenhuijsen, M., Pachauri, S., Perera, F., Pineo, H., Remais, J. V., Saari, R.K., Sampedro, J., Scheelbeek, P., Schwartz, J., Shindell, D., Shyamsundar, P., Taylor, T. J., Tonne, C., Van Vuuren, D., Wang, C., Watts, N., West, J. J., Wilkinson, P., Wood, S. A., Woodcock, J., Woodward, A., Xie, Y., Zhang, Y., & Ebi, K. L. (2020). Guidelines for Modeling and Reporting Health Effects of Climate Change Mitigation Actions. *Environmental Health Perspectives*, 128(11), 115001. <https://doi.org/10.1289/EHP6745>
- Institut national d'études démographiques – Ined. (s. d.). *Lexique : Transition épidémiologique*. <https://www.ined.fr/fr/lexique/transition-epidemiologique>
- Jean, K., Moutet, L., Masurel, I., Gédéon, D., Quirion, Ph., Slama, R., & Temime, L. (2025). Les implications pour la santé publique des politiques de neutralité carbone : différents impacts pour différents leviers. *Environnement, risques & santé*, 24(3), 160-168. <https://doi.org/10.1684/ers.2025.1858>
- Mathy, S. (s. d.). Pour une recherche interdisciplinaire au service des enjeux sociétaux : retour d'expérience du projet MobilAir. *Natures Sciences Sociétés*. À paraître. <https://hal.science/hal-05245255v1/document>
- Moutet, L., Bernard, P., Green, R., Milner, J., Haines, A., Slama, R., Temime, L., & Jean, K. (2025). The public health co-benefits of strategies consistent with net-zero emissions: a systematic review. *The Lancet Planetary Health*, 9(2), e145-e156. [https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(24\)00330-9](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(24)00330-9)
- Moutet, L., Bigo, A., Quirion, P., Temime, L., & Jean, K. (2024). Les bénéfices sanitaires du vélo dans la stratégie française de neutralité carbone. *Santé publique*, 36(HS2), 49-54. <https://doi.org/10.3917/spub.hs2.2024.0049>
- Salem, G., Rican, S., & Jouglu, É. (2000). *Atlas de la santé en France. Volume 1 : les causes de décès*. John Libbey Eurotext.
- Shen, W., Srivastava, S., Yang, L., Jain, K., & Schröder, P. (2020). Understanding the Impacts of Outdoor Air Pollution on Social Inequality: Advancing a Just Transition Framework. *Local Environment*, 25(1), 1-17. <https://doi.org/10.1080/13549839.2019.1687431>



ÉCONOMIA
HUMANA

**CONSTRUIRE UNE VISION COMMUNE
DES INIQUITÉS TERRITORIALES
DANS LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL**

FLORENCE DESROCHERS

**ENTRETIENS JACQUES CARTIER
ACTES DE COLLOQUE 2025**

CONSTRUIRE UNE VISION COMMUNE DES INIQUITÉS TERRITORIALES DANS LA GRANDE RÉGION DE MONTRÉAL

FLORENCE DESROCHERS

Coordonnatrice, Équité territoriale, Vivre en Ville
florence.desrochers@vivreenville.org

INTRODUCTION

Face au dérèglement climatique, les collectivités se voient dans l'obligation d'adapter leurs territoires pour faire face aux différents aléas (chaleur accablante, inondations, pollution de l'air, etc.), mais aussi pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre, en misant notamment sur la sobriété territoriale, le verdissement, la bonification des réseaux de transports actifs et collectifs, etc. Le rôle central du cadre bâti et de l'espace public sur la santé et la qualité de vie se retrouve ainsi à l'avant-plan des enjeux contemporains.

Or, les territoires ne disposent pas tous de la même capacité à faire face aux effets croissants des changements climatiques. C'est de cette urgence d'agir plus vite et d'agir mieux qu'a émergé la volonté de comprendre et de documenter les iniquités territoriales au sein du Grand Montréal. En 2023, la Fondation du Grand Montréal a ainsi confié l'élaboration d'un numéro de sa collection Signes vitaux du Grand Montréal à Vivre en Ville, dans le but de documenter les iniquités territoriales dans la région montréalaise.

Paru en novembre 2024, *Iniquités territoriales* est le fruit d'un travail concerté entre plusieurs acteurs institutionnels, communautaires, municipaux et philanthropiques. En concordance avec les principes d'équité promus dans la publication, de nombreux milieux ont été consultés et mis à contribution dans l'identification des principaux enjeux, l'obtention et l'analyse des données, ainsi que la validation de l'exactitude des informations avancées.

DES CONNAISSANCES PARCELLAIRES, SANS VUE D'ENSEMBLE

En tant que ville universitaire et métropole du Québec, Montréal est l'objet de nombreuses recherches et collectes de données, qui résultent en un corpus de connaissances variées et abondantes. Toutefois, celles-ci se déclinent souvent par enjeu, par caractéristique sociodémographique ou encore par secteur.

Il existe donc peu de recherches qui prennent systématiquement en compte les particularités des populations riveraines de façon croisée avec les caractéristiques du cadre bâti et de l'espace public, et encore moins d'études qui s'intéressent de façon simultanée à plusieurs dimensions des milieux de vie (transport, habitation, services de proximité, etc.).

Pour s'assurer que nos décisions collectives en matière d'aménagement et d'urbanisme participent à la transition socioécologique et atténuent les inégalités sociales et territoriales qui traversent la région, le besoin d'avoir une vue d'ensemble sur les croisements entre facteurs de vulnérabilité sociale et caractéristiques vulnérabilisantes du territoire a été identifié comme pressant par de nombreux acteurs locaux.

Iniquités territoriales a donc cherché à répondre aux deux interrogations suivantes :

1. Existe-t-il une superposition des inégalités sociales et territoriales dans la grande région de Montréal ?
2. Quels sont les secteurs qui cumulent à la fois des facteurs de vulnérabilité sociale et environnementale ?

L'objectif consistait donc à identifier les milieux où l'on remarque une superposition de la vulnérabilité sociale et des caractéristiques du territoire qui sont défavorables à la santé et au bien-être, et de proposer des pistes d'action pour agir en faveur de l'équité territoriale.

LES INIQUITÉS TERRITORIALES COMME OBJET DE RECHERCHE

L'un des principaux apports de la démarche a été de proposer une définition de ce que constituent les iniquités territoriales en matière d'environnement bâti. Ainsi, les iniquités territoriales font référence au fait que tous les territoires n'offrent pas les mêmes chances de développement et d'accès à la santé et au bien-être en raison d'une distribution différenciée, injuste, systémique et évitable des risques, des nuisances et des éléments bénéfiques associés au milieu de vie.

Dans le détail, on parlera de distribution :

- **différenciée**, dès lors que l'on y observe des disparités ;
- **injuste**, lorsque ces disparités sont au détriment de populations plus vulnérables ;
- **systémique**, résultant d'actions et de décisions prises au fil du temps, dont les conséquences tendent à se renforcer mutuellement ;
- **évitable**, quand il aurait été possible de parvenir à un résultat différent (Fondation du Grand Montréal & Vivre en Ville, 2024).

À l'inverse, l'équité territoriale est un principe qui doit guider l'action en matière de développement des communautés et d'aménagement du territoire pour faire en sorte de compenser les inégalités sociales et d'atténuer leurs conséquences. Ce principe renvoie à des valeurs de solidarité et d'égalité des chances et implique une préoccupation accrue pour les territoires qui cumulent un ensemble de caractéristiques défavorables (Langevin, 2013).

UNE MÉTHODOLOGIE SIMPLE ET REPRODUCTIBLE PAR LE MILIEU

La méthodologie employée repose ainsi sur la prise en compte croisée de facteurs de vulnérabilité

sociale, d'un côté, et de caractéristiques du territoire, de l'autre côté. Les choix des variables à l'étude et des méthodes d'analyse ont été motivés par le souci que les travaux puissent servir les intérêts des acteurs qui militent pour une meilleure considération de l'équité territoriale, et par la reproductibilité de la démarche à des temps et des échelles différentes.

Le faible revenu, une dimension-clé de la défavorisation

La prévalence de ménages à faible revenu selon la mesure de faible revenu après impôt à l'échelle du secteur de recensement (Statistique Canada, 2021) a été utilisée comme indicateur de vulnérabilité. Cette mesure de pauvreté relative permet d'identifier les secteurs du Grand Montréal où se concentrent davantage de ménages à faible revenu. Bien que le revenu ne soit pas la seule dimension qui compose la défavorisation socio-économique, il représente une variable clé dans l'identification de la vulnérabilité, puisque le faible revenu se situe souvent à l'intersection d'autres facteurs de vulnérabilité associés aux variations de l'état de santé.

Selon un seuil de ménages à faible revenu établi à 15 % [1], un peu plus du tiers (36 %) des secteurs de recensement de la région sont considérés comme défavorisés. Dans le Grand Montréal, ce sont 58 % des ménages à faible revenu qui vivent dans ces secteurs, dans lesquels on retrouve davantage qu'ailleurs de ménages solos, de personnes s'identifiant comme appartenant à une minorité visible et de locataires. On peut donc conclure qu'il y a une certaine concentration de la défavorisation sur le territoire, bien que celle-ci soit modeste.

Quatre dimensions du cadre bâti et de l'espace public

Les caractéristiques des milieux de vie étudiées dans le cadre du portrait-diagnostic ont été regroupées en quatre dimensions.

La dimension **habitation** présente une vue d'ensemble du marché résidentiel. La concentration géographique du parc locatif, social et communautaire, combinée au manque d'offres

[1] L'ensemble des notes méthodologiques est disponible dans Fondation du Grand Montréal & Vivre en Ville, 2024.

et à la crise en habitation, compromet la sécurité et le droit à la mobilité résidentielle des ménages en situation de vulnérabilité.

La dimension **ressources de proximité** s'intéresse à l'accessibilité aux services et aux commerces de proximité et décrit les injustices de distribution observables pour l'environnement alimentaire, les services de santé de proximité, les organismes communautaires, les arbres et les parcs, les infrastructures culturelles et les écoles.

La dimension **mobilité** analyse quatre aspects de la mobilité relatifs à la sécurité des déplacements (risque estimé lors des déplacements actifs et environnement routier des écoles primaires) et à la distribution de l'offre de mobilité durable (réseau structurant de transports en commun et équipements cyclables).

La dimension **risques environnementaux** s'attarde aux risques liés à l'environnement naturel et anthropique, dont la chaleur accablante, les risques d'inondations, la pollution de l'air et le bruit environnemental.

Une position forte et assumée envers des milieux de vie complets

Les différents indicateurs territoriaux ont été choisis en fonction de leur importance dans la composition de milieux de vie dits complets. Un milieu de vie complet permet à chaque personne, indépendamment de ses moyens financiers et de ses capacités, de trouver réponse à l'essentiel de ses besoins. Il offre un cadre de vie favorable à la santé et à l'épanouissement. Ainsi, à l'échelle du voisinage, un milieu de vie complet :

- permet de se loger adéquatement ;
- répond aux besoins du quotidien ;
- rend possible de se déplacer efficacement et de façon sécuritaire.

Plus largement, un milieu de vie complet :

- donne accès de manière efficace aux emplois et aux activités spécialisées qui ne se retrouvent pas sur place ;

- protège de l'exposition aux risques environnementaux (Fondation du Grand Montréal & Vivre en Ville, 2024).

Le cadre offert par les milieux de vie complets s'inscrit résolument dans la transition socio-écologique, puisqu'il préconise une utilisation sobre de l'espace et des ressources matérielles et énergétiques, qu'il encourage les liens sociaux par le biais de la proximité et qu'il favorise l'équité en proposant un milieu sain et sécuritaire pour toutes et tous.

LES INIQUITÉS TERRITORIALES : UNE RÉALITÉ DU GRAND MONTRÉAL

L'analyse croisée de la vulnérabilité sociale et des caractéristiques vulnérabilisantes du territoire a permis d'arriver à la conclusion que la région montréalaise est bel et bien traversée par de nombreuses iniquités territoriales en matière d'habitation, de mobilité, d'accès aux ressources de proximité ou d'exposition aux risques et aux nuisances environnementales.

Si la nature des analyses effectuées et l'incomparabilité des territoires qui composent le Grand Montréal rendent tout classement impossible, la recherche a tout de même permis d'identifier des secteurs prioritaires d'intervention, en raison de leur moins bon accès aux ressources et aux services et de leur exposition plus importante aux risques et aux nuisances environnementales.

Des secteurs où se cumulent les pénalités

Parmi les secteurs défavorisés concernés par les iniquités territoriales – soit la grande majorité d'entre eux –, deux profils types se dessinent :

1. les secteurs moins bien pourvus en équipements, infrastructures et services.

Ceux-ci ont tendance à offrir un faible accès aux ressources de proximité (commerces et services, équipements de santé, infrastructures culturelles, etc.) et ont une situation défavorable sur le plan de la mobilité (faible accès aux transports collectifs et aux équipements cyclables, insécurité routière). Ces secteurs sont majoritairement excentrés (l'est, le nord-est et l'ouest de l'île de Montréal, Laval, la Couronne Nord, la Rive-Sud).

2. les secteurs les plus exposés aux risques et nuisances d'origine anthropique. Ils ont en commun un profil préoccupant sur le plan des risques environnementaux (forte présence d'îlots de chaleur, pollution de l'air, bruit environnemental, pression routière autour des écoles primaires). Ce sont souvent des secteurs plus densément peuplés, notamment au centre de Montréal.

Notons que certains secteurs particulièrement désavantagés combinent ces deux profils d'iniquités territoriales. C'est notamment le cas de l'arrondissement de Montréal-Nord et du quartier Saint-Michel.

UN PORTRAIT-DIAGNOSTIC VALIDÉ ET BONIFIÉ PAR LE MILIEU

Les différents partenaires de la démarche ont joué un rôle-clé dans l'obtention et l'interprétation de certaines données. Leur implication a non seulement permis aux rédactrices d'obtenir les données essentielles pour poser un diagnostic, mais aussi de créer des espaces de discussion propices à l'élaboration d'une vision commune de l'équité territoriale au sein du milieu.

Pendant la réalisation, une grande considération a été portée à la concordance entre les données analysées et l'expérience vécue par les organismes qui œuvrent sur le terrain auprès de populations qui vivent en situation de pauvreté ou d'exclusion sociale. Afin de s'assurer que les résultats et les constats soient partagés avec ces acteurs, l'équipe de Vivre en Ville a rencontré huit organismes de concertation communautaire à travers le Grand Montréal. Pour les remercier et appuyer la mission de ces organismes, une analyse plus fine des caractéristiques de leur territoire a également été produite et des visuels cartographiques leur ont été remis.

En complément à ces rencontres, une présentation du portrait-diagnostic préliminaire a été effectuée devant les tables de quartier de Montréal, en collaboration avec la Coalition montréalaise des tables de quartier.

Les discussions qui ont suivi ont permis de mieux contextualiser les constats et de fournir une dimension qualitative au rapport. L'événement a également offert la possibilité de rassembler davantage d'acteurs autour de la notion d'équité territoriale et de mieux faire connaître la démarche.

Tout au long du processus de recherche et d'analyse, des entretiens d'approfondissement ont été menés avec des spécialistes de contenu, dont l'éclairage a contribué à analyser et à interpréter les informations présentées dans la publication. En plus des discussions informelles tenues lors d'événements thématiques ou de réseautage, Vivre en Ville a sollicité des entretiens plus particuliers auprès d'organisations spécialisées dans divers enjeux liés aux caractéristiques à l'étude.

Dans le but de s'assurer de la validité des informations et des analyses présentées dans le document, treize personnes ont relu et commenté la version préliminaire. Ces relectures ont également été l'occasion de créer des discussions autour de l'équité territoriale et de fédérer davantage d'appuis et d'engagement pour la démarche.

L'ensemble de ces conversations a permis d'identifier une série d'actions prioritaires pour améliorer le cadre bâti et l'espace public, dans une perspective de réduction des iniquités, et de réfléchir à de nouvelles manières de travailler.

L'ÉQUITÉ TERRITORIALE, UN MAILLON DE LA TRANSITION SOCIOÉCOLOGIQUE

À l'issue de cette démarche, il est devenu clair que nos actions collectives en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire ne peuvent évidemment suffire pour lutter contre la pauvreté, l'exclusion sociale, les discriminations et les inégalités. Néanmoins, elles en constituent un maillon essentiel à ne pas négliger pour la transition socioécologique. En bref, voici un aperçu des pistes d'action à privilégier afin de favoriser l'équité territoriale.

Agir selon la science et les connaissances, plutôt que réagir à la demande

Les personnes qui réclament le plus de changements à leur environnement ne vivent pas nécessairement là où les besoins sont les plus criants ou urgents.

Pour éviter d'agir uniquement en fonction des demandes citoyennes qui trouvent leur chemin dans l'appareil décisionnel, il faut miser sur des données de qualité et poursuivre l'amélioration des connaissances, tout en diversifiant les sources d'information et en valorisant différents types de savoirs.

Démocratiser la prise de décision

Il faut renforcer la possibilité pour les populations locales de participer à la prise de décision.

Pour ce faire, il est nécessaire de déployer des efforts concrets pour aller chercher la voix de celles et ceux qui sont marginalisés, en misant notamment sur des approches de concertation innovantes.

Faire du milieu communautaire un allié de premier plan

Miser sur le tissu social existant permet de renforcer les relais naturels qui existent déjà entre les populations vulnérabilisées et les pouvoirs publics. Les organismes communautaires sont des interlocuteurs de premier plan à valoriser et à soutenir afin de consolider partout des réseaux de solidarité essentiels à la transition socioécologique.

Éviter de rendre les améliorations conditionnelles à l'engagement citoyen

L'implication citoyenne peut faciliter la transformation positive d'un milieu, mais elle ne doit pas en être la condition, sous peine de renforcer les iniquités.

S'il est effectivement plus facile de collaborer avec la population locale quand celle-ci est mobilisée et lorsque des interlocuteurs sont identifiables, s'appuyer sur cette mobilisation pour déterminer des interventions à planifier risque d'accentuer davantage les iniquités territoriales.

Face à chaque crise et dans toutes les politiques, adopter une lunette équité

L'adoption d'une lunette équité est essentielle pour s'assurer de la prise en compte des besoins des populations marginalisées et défavorisées. En misant sur des solutions collectives et en étant sensible à leurs effets différenciés, il est possible d'intervenir de façon équitable, au bénéfice de toutes et de tous.

CONCLUSION

La démarche entourant la réalisation de la publication *Iniquités territoriales* a permis de positionner l'équité territoriale en tant que composante-clé de la transition socio-écologique. Les analyses présentées dans le portrait-diagnostic ont jeté la lumière sur les nombreuses iniquités qui traversent le territoire, au détriment des secteurs où se concentrent davantage de personnes défavorisées.

En rassemblant plusieurs forces vives de la région, ce portrait-diagnostic partagé a contribué à réaffirmer la volonté commune de mieux utiliser les leviers de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire afin de lutter contre les inégalités sociales et de s'adapter aux défis climatiques d'aujourd'hui et de demain.

BIBLIOGRAPHIE

Fondation du Grand Montréal & Vivre en Ville. (2024). *Iniquités territoriales*.
https://communityfoundations.ca/wp-content/uploads/2024/11/SV_Iniquites_territoriales_FR.pdf

Langevin, Ph. (2013). *Équité territoriale : de quoi s'agit-il ?* Les Notes du Pôle.
Pôle développement durable et territoires méditerranéens CERIC/CNRS, Aix-Marseille
Université.
<https://pddtm.hypotheses.org/176>

Statistique Canada. (2021). *Recensement de la population 2021*.

The background of the entire page is a photograph of a city skyline with several tall buildings. In the foreground, two bicycles are parked on a grassy area. The image is overlaid with a semi-transparent green filter. The text is white and stands out against the green background.

**OECONOMIA
HUMANA**

**RENFORCER L'EXEMPLARITÉ DES PROJETS
EN MATIÈRE DE SANTÉ : LE RÔLE MAJEUR
DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE**

LUCIE ANZIVINO

**ENTRETIENS JACQUES CARTIER
ACTES DE COLLOQUE 2025**

RENFORCER L'EXEMPLARITÉ DES PROJETS EN MATIÈRE DE SANTÉ : LE RÔLE MAJEUR DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

LUCIE ANZIVINO

Directrice de projets en santé environnement, Cerema

lucie.anzivino@cerema.fr

Selon l'Organisation mondiale de la santé, « la santé ne se résume pas à une absence de maladie ou d'infirmité, et [...] l'état de santé d'une population ne dépend pas uniquement de la qualité du système de santé qui lui est proposé. En effet, il est globalement tributaire des conditions dans lesquelles les personnes vivent et travaillent, dans la mesure où de nombreux facteurs, liés à notre environnement physique, social et économique, peuvent influencer notre santé (dénommés "déterminants de santé") » (observatoire régional de la santé Bourgogne-Franche-Comté, 2022 ; OMS, 2009).

Les politiques d'aménagement du territoire sont autant de leviers pour promouvoir et améliorer la santé des habitants. Les choix en matière d'aménagement et d'urbanisme peuvent avoir un impact significatif sur la santé. Mais comment contribuer à renforcer l'exemplarité des projets en matière de santé, en allant au-delà des problématiques liées aux expositions environnementales ciblées ? Comment réussir le partage d'une culture commune autour de la santé de manière positive ? L'évaluation d'impact sur la santé (EIS) est un outil d'aide à la décision qui permet d'orienter les choix vers ceux qui sont les plus favorables à la santé, durables et équitables, pour approfondir la compréhension des enjeux et contribuer à une culture commune pour une meilleure acceptabilité.

LA SANTÉ, FIL ROUGE DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT ?

« Contrairement aux idées reçues, une grande partie de ces déterminants de santé ne dépendent ni de facteurs génétiques, ni du système de soins »

(Rozo, 2024) : 80 % de notre santé sont liés pour presque la moitié aux facteurs socioéconomiques (45 %) puis environnementaux (25 %) et à nos comportements individuels (10 % ; agences d'urbanisme en Auvergne-Rhône-Alpes *et al.*, 2023). Or les collectivités ont la capacité d'agir sur ces trois dimensions grâce à des leviers d'action pour favoriser le bien-être et la santé à travers leurs diverses compétences dans leurs politiques publiques et particulièrement en matière d'aménagement urbain : transports, services, végétalisation, lutte contre les îlots de chaleur, promotion de la vie sociale dans les espaces publics mais aussi culture, éducation, etc.

Les zones urbaines, où vivent aujourd'hui 55 % de la population mondiale – une proportion qui devrait atteindre quasi 70 % d'ici 2050 –, sont particulièrement vulnérables aux risques climatiques et environnementaux (Nations unies, s. d.). Or, ces expositions sont directement liées à des choix d'organisation de la ville, notamment en termes d'aménagement, d'étalement urbain et de transports, qui contribuent par ailleurs au changement climatique.

Il devient incontournable de faire de la santé le fil rouge des politiques d'aménagement des territoires en dépassant une vision de la santé basée uniquement sur l'offre de soins, tout en renforçant les connaissances sur les interactions entre urbanisme, environnement et santé par l'évaluation des vulnérabilités du territoire aux déterminants de la santé. Il est aussi nécessaire de remettre la population au cœur du système urbain et de faire en sorte que les habitants puissent se réapproprier la ville, qu'ils aient plaisir à se retrouver, à sociabiliser, en privilégiant les environnements favorables à leur bien-être et à leur santé.

D'ailleurs, lorsque l'on agit sur certains déterminants de la santé, de nombreux cobénéfices peuvent en découler. Prenons l'exemple de l'impact du trafic routier : encourager un report modal de la voiture vers les mobilités actives est une mesure importante des stratégies climatiques des villes. Les mobilités actives permettent en effet de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports routiers, tout en diminuant la pollution de l'air, le bruit, la congestion des centres-villes... Bien qu'elles nécessitent des infrastructures propres, les mobilités actives coûtent significativement moins cher aux collectivités que d'autres formes de transport. Et d'autant plus si l'on comptabilise les retombées positives pour la santé. Plusieurs études montrent qu'une pratique régulière de mobilité active est associée à une réduction de maladies cardiovasculaires, de cancers et de mortalités de toutes causes (Hamer & Chida, 2008 ; Berger *et al.*, 2018). Ainsi, le concept de « co-bénéfices permet de faire converger des objectifs, qu'ils soient plutôt d'ordre environnementaux, sociaux, économiques ou sanitaires en favorisant l'intégration de mesures et permettant d'identifier de potentiels synergies positives » (Gonzalez Holguera & Senn, 2021).

Au final, « les collectivités disposent ainsi de leviers d'intervention majeurs pour agir, mais qui nécessitent une volonté forte de collaboration multisectorielle et transversale afin de transformer littéralement les villes » (Pascal *et al.*, 2022, p. 5). Pour cela il est donc important de mettre en place des méthodes qui permettent une réflexion globale et transversale de manière à croiser l'ensemble des secteurs et politiques encore trop souvent sectorielles aujourd'hui.

Adapter les environnements urbains aux nouveaux enjeux climatiques, réduire le trafic routier, favoriser les mobilités actives, développer les espaces verts sont autant de stratégies accessibles et efficaces, favorables en matière de climat, de biodiversité et de santé publique mais qui requièrent d'aborder la complexité des territoires de vie et d'appréhender le cumul des expositions ayant un impact sur la santé et les inégalités de santé.

Alors comment aborder cette complexité et intégrer la santé dans les politiques publiques pour mieux prendre en compte ces cobénéfices ?

Depuis une quinzaine d'années maintenant, on parle d'urbanisme favorable à la santé (UFS), approche qui se développe en France avec l'objectif de remettre au cœur de l'urbanisme la recherche de la santé et du bien-être des populations.

L'UFS est une démarche d'élaboration des politiques d'aménagement qui mobilise différentes méthodes et outils comme les EIS. Son déploiement « permet d'aboutir à un choix d'aménagement qui va réduire l'exposition des populations à ce qui nuit à leur santé et leur bien-être, et qui va au contraire maximiser tout ce qui leur fait du bien, et cela en veillant à diminuer les inégalités sociales » de santé (Rozo, 2024 ; Héran, 2017 ; Nieuwenhuijsen *et al.*, 2016 ; Roué Le Gall & Diallo, 2022).

« L'argument de la santé et du bien-être, parce qu'il touche tout le monde, semble alors plus mobilisateur et fédérateur pour promouvoir des transformations urbaines que le seul argument écologique, souvent perçu comme plus abstrait, plus lointain » (Rozo, 2024). Parce que « travailler en faveur de la santé de la population c'est reconnaître qu'il faut penser et agir au-delà des risques et des pathologies » (Anzivino *et al.*, 2021, p. 62).

L'EIS : VÉRITABLE OUTIL D'AIDE À LA DÉCISION ?

Pour véritablement ancrer la santé dans les politiques d'urbanisme, certains pays ont développé depuis plus de 25 ans une démarche, considérée comme l'instrument privilégié de la prise en compte de la santé dans toutes les politiques et qui a vu son essor en France à partir de 2015 : les EIS (figure 1, page suivante). Progressivement déployée et diversifiée à travers le monde grâce à des praticiens du Royaume-Uni, des États-Unis, du Canada, de l'Australie et d'autres pays européens qui ont été les pionniers de cette méthodologie, elle est aujourd'hui encore en pleine évolution en France (Jabot, 2021).

L'EIS est une forme distincte d'évaluation prospective d'impact, axée spécifiquement sur la santé humaine, apparue au cours des années 1990. Ayant pour valeurs fondamentales « la démocratie, l'équité, le développement durable et l'utilisation éthique des données probantes » (Bué, 2017, p. 4), elle vise à identifier les conséquences potentielles des projets sur la santé au moment de leur élaboration et permet « d'adopter le plus en amont possible du processus de décision, une stratégie basée sur une vision globale des enjeux en favorisant une démarche démocratique et participative des différentes parties prenantes du projet » (Tollec et al., 2013) tout en proposant des solutions alternatives ou des mesures correctrices. « La méthode repose sur une analyse interdisciplinaire des politiques publiques au prisme de tous les déterminants de la santé (sociaux, environnementaux, économiques, individuels) et étayée sur une variété de données afin d'en identifier les impacts » sur la santé (Haut Conseil de la santé publique, 2025, p. 17).

Elle permet ainsi d'observer et de traiter différentes facettes de la santé des projets, et encourage les partenariats ainsi que la participation des acteurs et personnes concernées.

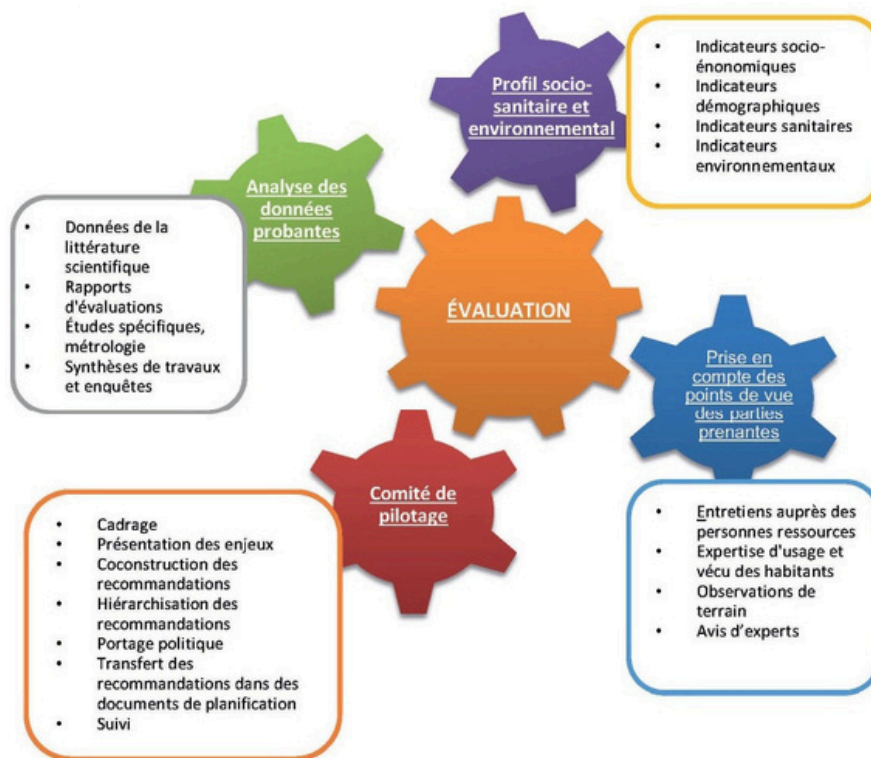
« Cela nécessite que les intervenants de santé publique puissent et veuillent travailler avec des partenaires qui œuvrent dans les secteurs où se trouvent les principaux leviers de la santé populationnelle : l'emploi, l'éducation, le logement, l'alimentation, les transports, l'aménagement urbain, et le milieu de travail, et que tous les secteurs de la société soient interpellés par cette responsabilité sociétale » (Anzivino et al., 2021, p. 62).

Cette analyse interdisciplinaire des projets au prisme des différents déterminants de la santé est structurée en plusieurs étapes. Elle va renforcer les connaissances sur les interactions entre urbanisme, environnement et santé et évaluer les vulnérabilités du territoire aux déterminants de la santé.

Figure 1

Méthodologie de l'EIS

(reproduit de Anzivino et al., 2021, p. 59. D'après Diallo, 2010)



Basée sur un profil sociosanitaire et environnemental du territoire concerné (diagnostic territorial), l'étude croise alors les enjeux avec des données probantes ainsi que des démarches participatives pour anticiper « les questions de santé le plus tôt possible dans le processus d'élaboration et de décision » (Anzivino *et al.*, 2021, p. 57). « La recherche de données probantes par une revue bibliographique est un temps essentiel pour rassembler les données » (Anzivino *et al.*, 2021, p. 61) scientifiques. Le processus aboutit alors à la coconstruction de recommandations afin de minimiser les effets négatifs et maximiser les effets positifs. L'analyse grâce à un modèle logique et la construction d'une matrice permet de mettre en avant les différents effets (négatifs et positifs) attendus afin de favoriser la participation des parties prenantes, de structurer la collecte des données, d'assurer la transparence des hypothèses avancées, de cerner les possibilités d'ajustement et de communiquer les résultats.

« La mise en place d'EIS est un moyen de travailler sur une approche de santé globale afin d'éclairer la prise de décision » (Anzivino *et al.*, 2021, p. 62).

« Un partage entre élus, techniciens, habitants des recherches et avancées [ou autres acteurs] » met en avant l'impact de leurs décisions sur la santé, quelle que soit la politique, et « facilite la mise en place d'une culture scientifique commune », ce qui permet de réunir « les conditions d'un débat équilibré entre acteurs sur des sujets complexes » (Anzivino *et al.*, 2021, p. 57).

« La coconstruction des recommandations est une étape primordiale pour améliorer l'implication des acteurs et leur appropriation » (Anzivino *et al.*, 2021, p. 62). Une ultime phase de hiérarchisation des recommandations incluant des réflexions sur leur temporalité, leur faisabilité technique et surtout leur portage politique accroît leur légitimité. « Même si les recommandations formulées au terme d'une EIS ne sont pas toutes intégrées dans la prise de décision, la démarche engendre une prise de conscience de la part de l'ensemble des personnes impliquées dans le projet, dont les décideurs, et favorise un travail collaboratif » (Anzivino *et al.*, 2021, p. 62).

À Lyon, la démarche a été expérimentée lors de la création du parc Zénith (figure 2), « aménagé sur un

Figure 2

Parc Zénith à Lyon
(© Lucie Anzivino)



ancien site industriel dans la continuité de six établissements d'enseignement professionnel avec 6 000 apprenants, au cœur d'un quartier résidentiel assez minéral » (Anzivino *et al.*, 2021, p. 59 ; Anzivino & Medina, 2016). « Les observations et enquêtes menées mettent en avant des trottoirs en mauvais état ou occupés par des cyclistes ou des étudiants se regroupant en masse devant leur établissement pour fumer ; un trafic routier intense et à forte vitesse engendrant pollution de l'air, bruit et insécurité. Le projet a cristallisé autant de craintes (comme l'abandon de déchets) que d'aspirations à créer un lieu de partage, intergénérationnel, contribuant à créer un "esprit" de quartier. L'objectif de cette EIS était de repérer, d'anticiper et d'analyser tous les éléments liés aux usages du parc urbain qui pourraient avoir un impact sur la santé, à travers notamment une analyse fine des attentes potentielles de différents profils de futurs usagers. Une trentaine d'entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès d'un échantillon d'habitants, étudiants et professionnels du quartier. Quatre déterminants ont été évalués : environnement physique, habitat et cadre de vie, modes de vie et usages, capital social et culturel. L'analyse du projet a ainsi permis de faire émerger 75 recommandations selon sept thématiques (accessibilité/mobilité dans le quartier, environnement physique, aménagements du parc, programmation d'animations et de temps de partage, tabac, propreté, sécurité/incivilité) dont plus de la moitié a déjà été intégrée, comme celle préconisant de changer les espèces d'arbres à proximité des espaces de jeux pour apporter plus d'ombre et de fraîcheur ou encore de favoriser l'implication des étudiants de l'école Émile Cohl dans la création de la signalétique sur la gestion des déchets » (Anzivino *et al.*, 2021, p. 59-60).

« En France, l'EIS n'est pas une démarche réglementaire à l'heure actuelle » (Haut Conseil de la santé publique, 2018, p. 14). « Ce travail interdisciplinaire peut être perçu comme un frein, certains acteurs rencontrant des difficultés à saisir des opportunités de travail grâce à une approche

nouvelle qui peut produire des effets différents selon les personnes et qui demande un investissement personnel. Par sa transversalité, l'EIS aide à avoir une autre approche du projet et une volonté d'aller de l'avant pour faire avancer les décisions » (Anzivino *et al.*, 2021, p. 57). « Elle constitue un outil important, de plus en plus documenté, pour soutenir la responsabilité des systèmes de santé à agir sur les déterminants non médicaux de la santé » (Anzivino *et al.*, 2021, p. 62).

« Toutefois, pour être efficaces, les liens avec au moins un partenaire clé au sein du territoire représentent un des leviers essentiels » (Anzivino *et al.*, 2021, p. 61). « La mise en place d'un groupe de suivi de l'application pérenne des recommandations sur le long terme est un élément important de la démarche » (Anzivino *et al.*, 2021, p. 57) mais rendu complexe par la temporalité des projets urbains et l'instabilité des équipes municipales.

De plus, « l'EIS souffre encore d'être trop souvent portée financièrement par la politique de la ville, les services de santé [...] [ou l'État], alors même que le poids de leur budget ne pèserait que très peu dans les sommes considérables octroyées pour les projets de renouvellement urbain » (Anzivino *et al.*, 2021, p. 63).

BIBLIOGRAPHIE

- Agences d'urbanisme en Auvergne-Rhône-Alpes, observatoire régional de la santé Auvergne-Rhône-Alpes, direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, agence régionale de santé Auvergne-Rhône-Alpes. (2023). *Qu'est-ce qui détermine notre santé ? Mieux comprendre pour mieux agir !* Epures. https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/02-epures_fiche_determinants_janv23-2023.pdf
- Anzivino, L., Colom, P., Pamies, S., & Namy, C. (2021). L'appropriation de la démarche d'évaluation d'impact sur la santé par les collectivités : trois exemples en Auvergne-Rhône-Alpes. *Santé publique*, 33(1), 57-63. <https://doi.org/10.3917/spub.211.0057>
- Anzivino, L., & Medina, P. (2016). *Évaluation d'impact sur la santé : parc Zénith Lyon. Favoriser la santé par la centralité et la mixité à la croisée de CSP, de générations et de sédentarités différentes*. Observatoire régional de la santé Rhône-Alpes. https://www.ors-auvergne-rhone-alpes.org/pdf/EIS_Parc_Zenith_Lyon.pdf
- Berger, A. T., Qian, X. L., & Pereira, M. A. (2018). Associations Between Bicycling for Transportation and Cardiometabolic Risk Factors Among Minneapolis-Saint Paul Area Commuters: A Cross-Sectional Study in Working-Age Adults. *American Journal of Health Promotion*, 32(3), 631-637. <https://doi.org/10.1177/0890117117710735>
- Bué, A.-F. (2017). *Démarche d'évaluation d'impact sur la santé : réflexion sur l'évaluation d'une pratique récente dans la région des Pays de la Loire*. [Mémoire de master, École des hautes études en santé publique & SciencesPo Rennes]. <https://documentation.ehesp.fr/memoires/2017/ppasp/Anne%20Flore%20BUE.pdf>
- Diallo, T. (2010). *Guide d'introduction à l'évaluation d'impact sur la santé en Suisse*. Plateforme suisse sur l'évaluation d'impact sur la santé. <https://carrefour.vivreenville.org/storage/app/media/publications/Articles-de-fond-Encyclopedique/evaluation-dimpact-sur-la-sante-eislevaluation-dimpact-sur-la-sante-eis/guide-dintroduction-levaluation-dimpact-sur-la-sante-en-suisse.pdf>
- Gonzalez Holguera, J., & Senn, N. (2021). Co-bénéfices santé-environnement et changement climatique : concepts et implication pour l'alimentation, la mobilité et le contact avec la nature en pratique clinique. *La Presse médicale formation*, 2(6), 622-627. <https://doi.org/10.1016/j.jpmed.2021.10.009>
- Hamer, M., & Chida, Y. (2008). Active Commuting and Cardiovascular Risk: a Meta-Analytic Review. *Preventive Medicine*, 46(1), 9-13. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2007.03.006>
- Haut Conseil de la santé publique. (2018). *Pour une meilleure intégration de la santé dans les documents de planification territoriale*. <https://www.vie-publique.fr/files/rapport/pdf/194000347.pdf>
- Haut Conseil de la santé publique. (2025). *Mettre en œuvre en contexte français des politiques publiques intégrées favorables à la qualité de vie. Pistes pour une prévention primordiale des fardeaux de santé*. https://www.hcsp.fr/Explore.cgi/Telecharger?NomFichier=hcsp20250828_meenoeencofrdepopuinfalaguadevi.pdf
- Héran, F. (2017). Vers des politiques de déplacements urbains plus cohérentes. *Noréis*, 245, 89-100. <https://doi.org/10.4000/norois.6242>
- Jabot, F. (2021). L'évaluation d'impact sur la santé pour scruter et sculpter les politiques. *Santé publique*, 33(1), 7-16. <https://doi.org/10.3917/spub.211.0007>
- Los Angeles County Department of Public Health. (2013). *Social Determinants of Health: How Social and Economic factors affect Health*. http://publichealth.lacounty.gov/epi/docs/sociald_final_web.pdf
- Nations unies. (s. d.). *Plus de la moitié de la population mondiale vit désormais dans des villes – ONU*. Département des affaires économiques et sociales. <https://www.un.org/fr/desa/world-urbanization-prospects>
- Nieuwenhuijsen, M. J., Khreis, H., Verlinghieri, E., & Rojas-Rueda, D. (2016). Transport and health: a marriage of convenience or an absolute necessity. *Environment International*, 88, 150-152. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2015.12.030>
- Observatoire régional de la santé Bourgogne-Franche-Comté. (2022). *Évaluation d'impact sur la santé (EIS) dans le cadre du SCoT Pays avallonnais*. Orsbfc.org <https://www.orsbfc.org/publications/evaluation-dimpact-sur-la-sante-eis-dans-le-cadre-du-scot-pays-avallonnais/>

BIBLIOGRAPHIE

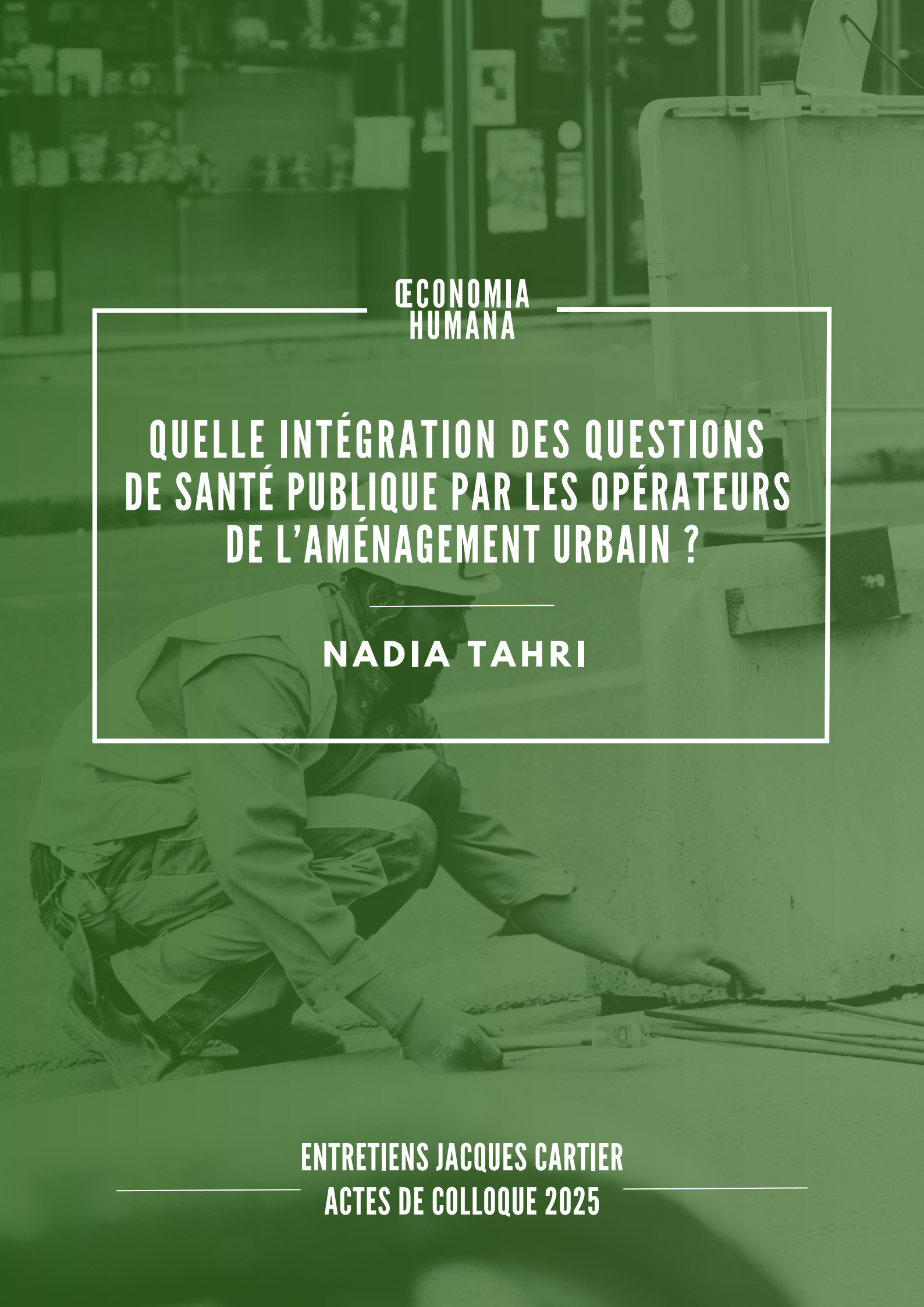
Organisation mondiale de la santé – OMS. (2009). *Comblant le fossé en une génération : instaurer l'équité en santé en agissant sur les déterminants sociaux de la santé*. Rapport final de la commission des déterminants sociaux de la santé.
<https://iris.who.int/handle/10665/44083>

Pascal, M., Roué Le Gall, A., Lemaire, N., & Diallo, Th. (2022). Transformer les villes pour préserver la santé des générations présentes et futures. *La santé en action*, 459, 5-9.
https://www.santepubliquefrance.fr/sites/default/files/rdd/document/517838_spf00003747.pdf

Roué Le Gall, A., & Diallo, Th. (2022). L'évaluation d'impact : un outil pour l'urbanisme favorable à la santé. *La santé en action*, 459, 16.
https://www.santepubliquefrance.fr/sites/default/files/rdd/document/517844_spf00003749.pdf

Rozo, A. (2024, 15 août). La santé, un argument plus porteur que l'écologie pour verdir les villes ? *The Conversation*.
<https://doi.org/10.64628/AAK.gm76p3xha>

Tollec, L., Roué le Gall, A., Jourdre, A., Auffray, F., Jabot, F., Vidy, A., Thébault, P., Mordelet, P., Potelon, J.-L., & Simos, J. (2013). L'Évaluation d'Impacts sur la Santé (EIS) : une démarche d'intégration des champs santé-environnement dans la voie du développement durable. Application à un projet d'aménagement urbain : la halte ferroviaire de Pontchaillou à Rennes. *Développement durable & Territoires*, 4(2).
<https://doi.org/10.4000/developpementdurable.9815>



**ÆCONOMIA
HUMANA**

**QUELLE INTÉGRATION DES QUESTIONS
DE SANTÉ PUBLIQUE PAR LES OPÉRATEURS
DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN ?**

NADIA TAHRI

**ENTRETIENS JACQUES CARTIER
ACTES DE COLLOQUE 2025**

QUELLE INTÉGRATION DES QUESTIONS DE SANTÉ PUBLIQUE PAR LES OPÉRATEURS DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN ?

NADIA TAHRI

Directrice Engagement responsable et innovation, Espaces Ferroviaires [1]

nadia.tahri@espacesferroviaires.fr

INTRODUCTION ET MISE EN CONTEXTE

Le rôle de l'aménageur est de rechercher et mobiliser les moyens (compétences, ressources financières et humaines) nécessaires à la transformation d'un site dans un contexte territorial spécifique. En l'occurrence, en milieu urbain, l'aménageur doit avoir la capacité de développer un projet qui réponde aux enjeux démographiques, sociaux, environnementaux et de santé publique d'un territoire tout en s'inscrivant dans un principe de réalité économique. Ses compétences évoluent, ses missions se complexifient face aux questions de transition, aux objectifs de rationalisation du foncier et donc de renouvellement de la ville sur la ville.

Espaces Ferroviaires est la filiale Aménagement et développement immobilier du groupe SNCF, au sein de SNCF Immobilier, qui requalifie des fonciers ferroviaires existants pour donner une seconde vie à des sites industriels. Ses activités s'inscrivent dans le cadre du zéro artificialisation nette et des enjeux d'atténuation et d'adaptation portés par le groupe SNCF, qui se déclinent au sein de ses filiales.

Les éléments présentés permettront d'expliquer comment Espaces Ferroviaires, dans le cadre de ses domaines d'intervention, a considéré et tente d'intégrer les problématiques de santé publique.

MÉTHODOLOGIE

Des priorités d'actions environnementales et orientées vers les usages ont été identifiées à partir

de 2015 au sein d'Espaces Ferroviaires, avec le lancement des premiers quartiers bas carbone à Paris. Elles se sont renforcées à partir de 2018 sur le plan de l'atténuation d'une part, en objectivant l'impact carbone de l'aménagement grâce aux analyses de cycle de vie (outil Urban Print développé par Efficacity et le Centre scientifique et technique du bâtiment), et sur le plan de la santé pour mieux prendre en compte le cadre et la qualité de vie.

C'est d'abord la configuration et la complexité des fonciers ferroviaires qui nous ont orientés : écart topographique par rapport au niveau de la ville, proximité des faisceaux ferroviaires et impacts acoustiques, proximité des riverains, enclavement et enjeu d'ouverture du site à la ville. La particularité de ces fonciers est également de constituer les derniers fonciers disponibles en milieu urbain, ce qui nous a interrogés quant à leur utilité et à leurs capacités à répondre aux questions de santé publique et de bien-être dans le respect de l'économie de projet.

Les engagements de l'entreprise ont toujours été considérés comme un levier de prise en compte de la santé dans les opérations. La recherche et le partage d'une politique de développement durable unifiée et cohérente, traitant d'enjeux environnementaux mais également sociaux, ont permis de mieux insérer la santé et le bien-être dans les opérations.

C'est ensuite plusieurs tests de mise en pratique d'évaluations d'impact sur la santé (EIS) dans les

[1] Certains paragraphes de cette contribution sont issus de la communication de l'autrice « L'évaluation d'impact sur la santé de l'opération d'aménagement Hébert (Paris, 18^e) » en cours de publication par le laboratoire ESPI2R dans le cadre des actes de sa 10^e journée d'étude.

opérations parisiennes qui ont conduit à mieux cerner les déterminants de santé à considérer, du quartier à l'immeuble, et de disposer d'une meilleure connaissance des spécificités territoriales (populationnelles et géographiques).

À la suite de ces évaluations, et pour déployer une démarche holistique à l'échelle de l'activité immobilière, le cadre d'accompagnement des opérationnels Immeuble de demain a été défini. Il s'articule autour de lignes de force environnementales et d'usages.

Enfin, pour aller plus loin à l'échelle de l'immeuble, c'est une action collective qui a été lancée en 2024 pour étoffer la place de la santé dans l'immobilier, acculturer et proposer aux professionnels de la filière une représentation des impacts des projets et des décisions sur la santé publique et le bien-être.

Ces initiatives se soldent aujourd'hui par une meilleure connaissance et prise en compte de

l'impact de la santé et du bien-être dans les opérations d'aménagement et l'amorce d'une réflexion à l'échelle de l'activité de promotion immobilière, la santé y étant moins bien appréhendée qu'à l'échelle de l'aménagement et du quartier.

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS ET/OU DES ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION

L'EIS à l'échelle de l'aménagement

Pour objectiver l'utilité en matière de santé des opérations d'aménagement, plusieurs approches ont été développées sous différents prismes par Espaces Ferroviaires. D'abord en 2019, une EIS de l'opération d'aménagement Hébert (figure 1), localisée à Paris (18^e), d'une surface de 5,2 ha et d'environ 800 logements dont 60 % de logement social, a été lancée avec l'accompagnement du bureau d'études Energies Demain.

Figure 1

L'opération Hébert à Paris (18^e) par Espaces Ferroviaires (@BASCOP)



Elle s'est ensuite déroulée de 2020 à 2022 et est en phase de suivi depuis 2023.

Cette étude, méthodologiquement cadrée, a permis d'objectiver les impacts de l'opération sous l'angle des inégalités sociales de santé à partir de plusieurs déterminants de santé :

- alimentation saine ;
- activité physique ;
- sentiment de sécurité ;
- cohésion sociale ;
- accès aux commerces, services, soins ;
- accès à la culture ;
- logement ;
- surchauffe urbaine ;
- aménagement des espaces publics ;
- nuisances sonores.

Cette démarche approfondie a contribué à fédérer de nombreuses parties prenantes (associations locales, Ville de Paris, Mairie du 18^e arrondissement, agence régionale de santé d'Île-de-France, Agence de la transition écologique, École normale sociale, agence Laq...) et à définir le profil sociodémographique du territoire.

Cette nouvelle approche a aidé à cibler les populations les plus vulnérables : les jeunes (16-26 ans), les jeunes filles, les femmes, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, les populations modestes. L'EIS a favorisé une meilleure considération du contexte territorial et des impacts bien spécifiques que le projet était susceptible de générer.

Elle a en outre conduit, à partir d'un périmètre donné, à évaluer l'impact du projet sur la santé environnementale, point qui avait été bien traité dans l'opération au regard des ambitions portées, ainsi que les inégalités sociales de santé, angle qui n'avait pas été objectivé de manière précise. Le cadrage a facilité l'appréhension du contexte populationnel.

Ce sont plus de 80 impacts potentiels qui ont été identifiés. La priorisation des impacts a abouti à 44 impacts potentiels positifs et négatifs : la coprésence d'usagers, les espaces de rencontres, l'activation des rez-de-chaussée, la pratique sportive.

Une vingtaine de recommandations ont été produites, qui se répartissent en plusieurs familles :

- **aménagement et usages de l'espace public** : proposer une approche sportive inclusive des espaces, présence d'un point d'eau potable ;
- **structures sanitaires sociales et d'hébergement** : aménager une salle collective au sein d'une résidence pour personnes âgées, prévoir un équipement de santé ;
- **fonctions à positionner sur les rez-de-chaussée des immeubles pour animer le secteur** : proposer une offre d'alimentation saine, réserver des créneaux horaires dans un local pour permettre aux jeunes filles de se retrouver, créer un café associatif.

Une étude sur l'égalité d'accès aux espaces et le genre dans les espaces publics a été lancée en 2025.

En mobilisant les différents acteurs et parties prenantes, l'étude a permis de valoriser et mettre les compétences de l'aménageur au service d'un enjeu de politique publique et locale, de fédérer des acteurs d'horizons pluriels autour d'un objectif commun, de constituer un diagnostic complet issu des pratiques de terrain (médiation, politique de la ville) et, enfin, de mettre en lumière la forte contribution des partis pris environnementaux à la santé : effet du bioclimatisme sur le confort des espaces, traitement du bruit et des nuisances, greffe au quartier existant, ventilation du quartier, diversification des typologies et activation des espaces extérieurs, accès à des espaces de calme.

Dès lors, même si l'EIS est une approche assez dense mobilisant de nombreux acteurs, elle présente plusieurs atouts.

Le diagnostic, la connaissance et la prise en compte des populations vulnérables dans la conception ainsi que le cadrage partenarial et pluridisciplinaire permettent la construction d'un profil sociodémographique qui donne lieu à une lecture croisée du territoire.

Traiter de l'espace tel qu'il peut être vécu et perçu amène à réintroduire la question de l'impact des lieux communs et de leur fonction en matière de santé et bien-être, à décroiser les échelles en tenant compte d'une « aire de vie » et à s'articuler avec la concertation et le dialogue citoyen (ateliers citoyens). Enfin, objectiver et analyser les choix de conception susceptibles d'accentuer les fragilités sociales enrichissent le projet et apportent un nouvel éclairage sur la capacité de l'opération à impacter l'état de santé, ce qui renforce l'ancrage de l'opération dans son territoire.

L'EIS permet de diffuser encore plus la culture de l'impact en matérialisant les actions qu'il est possible de réaliser pour influencer positivement la santé d'un territoire. Le temps long des opérations d'aménagement nécessite un suivi de ces actions impliquant les directions opérationnelles d'une part et les directions du développement durable transverses d'autre part afin de s'assurer de leur réalisation ou les requestionner en fonction des évolutions des opérations. Certaines interventions ciblées devront également se décliner à l'échelle du bâtiment en s'appuyant sur les outils prescriptifs et contractuels existants.

L'échelle de l'immeuble

La démarche Immeuble de demain

Engagé depuis 2015 dans des actions en faveur de la santé en ville, de l'adaptation climatique, de la qualité des aménagements et des immeubles, Espaces Ferroviaires a fait le constat que l'immeuble était souvent limité à sa caractérisation bâimentaire alors qu'il pouvait émerger un espace de dialogue à exploiter entre le quartier et la fonction contributive de l'immeuble aux enjeux de la ville.

Espaces Ferroviaires est convaincu que l'immeuble porte des valeurs sociétales et environnementales fortes, qu'il participe à la ville et à la vie de quartier, qu'il influence par son esthétique le cadre de vie et constitue un support de relation entre l'individu et son environnement, en particulier dans des contextes de régénération urbaine.

Afin de maximiser les bénéfices générés par l'immeuble, Espaces Ferroviaires a lancé la démarche et son référentiel Immeuble de demain, méthodologie dont le but est de mesurer, observer, challenger les relations entre l'individu et le cadre de vie créé par l'immeuble ainsi que le potentiel contributif de celui-ci à son environnement.

Figure 2

Immeuble de demain : les cinq lignes de force

Extrait de la brochure [Immeuble de demain. Un outil pour transformer nos villes](#) (Espaces Ferroviaires)



LIGNE DE FORCE 1: QUARTIER VIVANT / INSERTION

Incarnar la singularité du lieu
et les valeurs du quartier,
la nature à vivre



LIGNE DE FORCE 2: TRAJECTOIRE 2030

S'inscrire dans les
trajectoires « énergie
et carbone 2030 »
Réemployer, rendre sobre,
pérenne, adaptable



LIGNE DE FORCE 3: ATTRACTIF/ ÉMULATION

Devenir une place stimulante
et interactive, un lieu d'influence
pour l'adoption de nouvelles
pratiques



LIGNE DE FORCE 4: STIMULANT/ INTERACTIF / COLLABORATIF

Une plateforme de services
et un pôle d'attractivité



LIGNE DE FORCE 5: DÉMARCHE PROSPECTIVE & PARTENA- RIALE

Traiter de la dimension
collective, de la création
de communs, tester in-situ

Elle se structure autour de cinq lignes de force à questionner dans le développement des opérations, qui combinent environnement, usage, confort (figure 2 page précédente ; figure 3).

Pour aller encore plus loin, Espaces Ferroviaires a souhaité renforcer les critères dédiés à la santé et au bien-être dans l'immeuble et a lancé avec plusieurs partenaires une action partenariale : « Fabriquer ensemble le patrimoine bien-être et santé ».

L'action collective « Fabriquer ensemble le patrimoine bien-être et santé »

Dans le cadre de cette action, un état des lieux succinct des pratiques en matière de bien-être et santé a été réalisé à partir d'entretiens menés avec plusieurs acteurs. Il a permis de mettre en avant la difficulté à se représenter le contenu des déterminants de santé et les modalités de création de porosités entre santé et immeuble.

Les déterminants de santé ne constituent pas un élément de langage commun, et on note une difficulté à identifier les interventions opérationnelles qui pourraient influencer la santé.

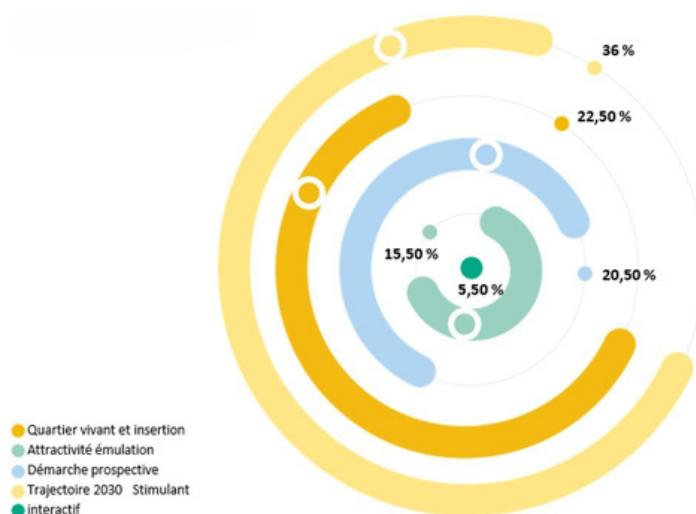
À partir de ce constat, avec le groupe de partenaires mobilisés, il nous a semblé pertinent d'aborder le bien-être et la santé appliqués à l'immobilier sous l'angle de l'impact pour sensibiliser, générer un dialogue commun et transverse avec différentes directions, aider à la décision, prioriser les actions à mettre en place par l'impact, valoriser les porosités entre environnement et santé.

Nous avons donc mis en place une matrice d'aide à la décision, et de dialogue, en santé sur la base des travaux existants et déjà réalisés sur les déterminants de santé, l'urbanisme favorable à la santé. Cette matrice traite de 13 déterminants de santé : pour chaque déterminant des impacts d'usages économiques, sociaux et environnementaux ont été identifiés. Des indicateurs ont été associés à ces impacts pour mieux valoriser la santé dans le processus de développement immobilier et pour davantage cerner les effets d'un déterminant ou d'une action dans un contexte donné.

L'approche par l'impact est un premier pas vers la qualification de la valeur générée : sociale, environnementale.

Figure 3

Immeuble de demain (Espaces Ferroviaires) : la recherche d'un équilibre entre environnement, usage/santé et projection future. Représentation de la part respective de chaque ligne de force dans la démarche.



Ce type d'outil peut s'adresser à l'ensemble des acteurs de la filière. L'aménageur peut ainsi décliner à l'échelle de l'immobilier l'ambition en santé, le promoteur définir à son tour ses propres objectifs et les valider en comités d'engagement avec des arguments plus riches. Un investisseur ou un assureur peuvent s'inspirer de cette grille pour enrichir des critères de *due diligence* ou d'évaluation d'opérations immobilières. Enfin, certains indicateurs pourraient également être intégrés à des politiques ou chartes régissant le cadre de l'action de l'entreprise en matière de développement durable.

CONCLUSION

À travers les éléments décrits, en s'outillant, plusieurs leviers pourraient être activés pour considérer la santé, au niveau des politiques d'entreprise et à une échelle opérationnelle, dans la perspective d'acculturer, convaincre, remporter l'adhésion.

L'un des défis qui reste à relever est d'intégrer la santé le plus en amont possible du processus

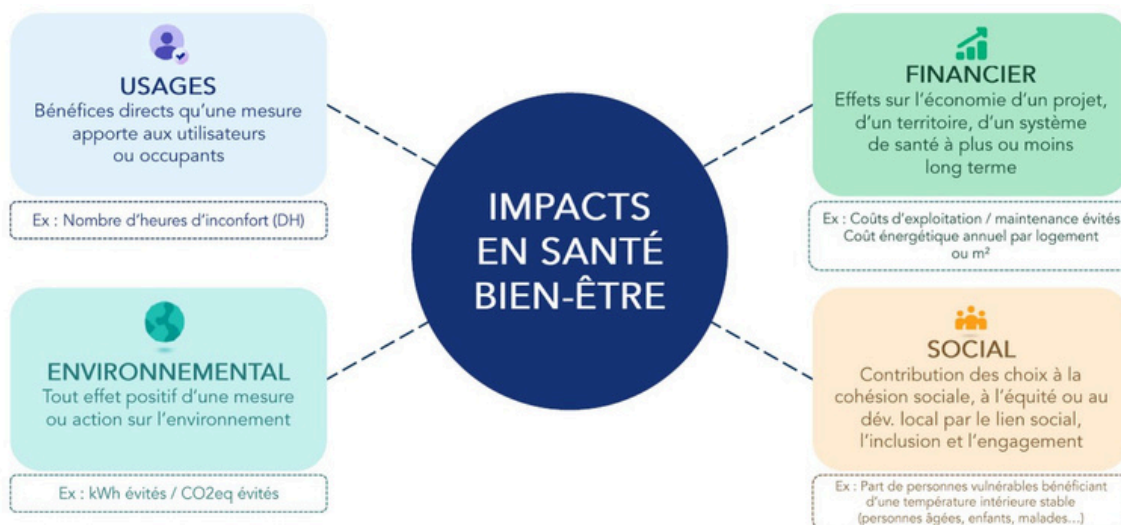
de développement des opérations en disposant d'une bonne connaissance du contexte territorial et du profil sociodémographique pour faire de l'aménagement un moyen de répondre aux besoins.

Il est indispensable d'expliquer les impacts générés par la prise en compte de la santé sur l'humain mais également sur l'environnement, à l'échelle territoriale, de travailler sur un indicateur ou plusieurs qui contribueraient à visibiliser ces impacts et la valeur autre que financière induite ; à considérer le coût évité par certains dispositifs et le rôle préventif de l'aménagement et l'immobilier. Cela permettrait d'en faire un argument différenciant, tenant compte des besoins et de l'évolution des modes de vie, par exemple dans le cadre des engagements environnementaux, sociaux et de gouvernance.

Les opérateurs urbains et immobiliers portent une forte responsabilité quant à l'exploitation et la pérennité des opérations livrées : exercer cette responsabilité au-delà de l'acte de construire, c'est aussi mieux anticiper l'exploitation et l'usage en ajustant, questionnant et mesurant.

Figure 4

Action collective « Fabriquer ensemble le patrimoine bien-être et santé » (Espaces Ferroviaires)





ŒCONOMIA
HUMANA

L'URBANISME FAVORABLE À LA SANTÉ,
DE L'ÎLOT À L'AGGLO

NICOLAS NAMUR

ENTRETIENS JACQUES CARTIER
ACTES DE COLLOQUE 2025

L'URBANISME FAVORABLE À LA SANTÉ, DE L'ÎLOT À L'AGGLO

NICOLAS NAMUR

Président fondateur de l'Atelier de santé urbaine

nicolas.namur@adsu.fr

L'Atelier de santé urbaine est un bureau d'études spécialisé en urbanisme favorable à la santé (UFS). Concrètement, nous accompagnons les collectivités dans la révision de leurs documents de planification urbaine – schémas de cohérence territoriale (SCoT), plans locaux d'urbanisme (PLU) – mais aussi dans les opérations d'aménagement, afin d'intégrer la santé à chaque étape. Nous réalisons également des évaluations d'impact sur la santé (EIS), qui visent à anticiper les effets d'un programme, d'un projet ou d'une politique sur la santé des populations, et à proposer des recommandations correctrices.

La philosophie de la santé urbaine repose sur une idée simple : chacun de nous est exposé à une multitude de facteurs qui influencent sa santé, positivement ou négativement. Quand ces facteurs sont délétères – nuisances sonores, pollution de l'air, alimentation déséquilibrée, sédentarité – on parle de facteurs de risque. Quand ils sont favorables – accès aux espaces verts, à des lieux de ressourcement, pratique des mobilités actives – ce sont des facteurs de protection. Préserver la santé suppose donc de réduire l'exposition aux premiers et de maximiser l'exposition aux seconds.

C'est cela, l'urbanisme favorable à la santé, ou UFS. Le concept, développé dès 1987 par le Réseau Villes-Santé, a été conceptualisé par Tsuru et Barton de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) dans les années 2000. En France, il a vraiment pris son essor après le Grenelle de l'environnement en 2007 et grâce à la création des agences régionales de santé en 2010, qui ont beaucoup poussé cette approche.

L'École des hautes études en santé publique a donné un cadre théorique solide à cette démarche, structurée autour de trois grands axes. D'abord, adopter une approche écosystémique de la santé, parce qu'elle résulte de la combinaison de multiples déterminants. Ensuite, développer une culture partagée, une interdisciplinarité : urbanistes, architectes, acteurs sociaux, écologues... il faut que tout le monde se parle. Enfin, recourir à des outils adaptés. Le plus ancien et le plus emblématique, consacré par le consensus de Göteborg en 1999, est l'EIS.

TROIS CAS ILLUSTRANT LA PLUS-VALUE DE L'UFS

Tours

À l'Atelier de santé urbaine, nous avons eu l'occasion de réaliser une EIS du futur plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm) de Tours Métropole Val de Loire. Ce PLUm regroupait 22 communes, et nous avons dû passer au crible des documents techniques très lourds – projet d'aménagement et de développement durables, orientation d'aménagement et de programmation, zonage, règlement graphique et textuel. L'idée était d'analyser ce que ces choix produisaient en termes de santé publique, et de proposer des recommandations concrètes.

À Tours, nous avons utilisé l'outil AirQ+ de l'OMS pour mesurer les effets de la pollution de l'air. Résultat : si la métropole atteignait les seuils recommandés par l'OMS pour les particules fines et le dioxyde d'azote, 57 décès prématurés pourraient être évités chaque année par une réduction de la pollution atmosphérique.

Et si la part modale du vélo passait de 3,5 % à 9 %, ce sont 147 décès supplémentaires qui seraient évités. Cela signifie que la mobilité active, combinée à la lutte contre la pollution, sauve plus de 200 vies par an sur un seul territoire métropolitain. De plus, c'est rentable : l'outil HEAT de l'OMS a en effet montré un bénéfice net de 418 millions d'euros sur 11 ans, pour 180 millions investis dans les infrastructures cyclables. Soit un ratio de 2,4. Voilà des chiffres qui parlent aux élus.

Autre enseignement de Tours : le bruit. 110 000 personnes vivent dans la métropole dans des zones au-dessus des seuils de l'OMS. Le PLUm a intégré des prescriptions pour orienter les constructions vers des secteurs plus calmes et imposer des protections acoustiques, mais il faut aller plus loin, en préservant les zones calmes, en éloignant les logements et établissements sensibles des infrastructures et en développant des écrans végétaux.

Nous avons aussi beaucoup travaillé sur le risque d'inondation. Tours est un territoire à risque important, avec un tiers de la population potentiellement impacté par une crue centennale. Or certains projets de zonage prévoyaient de construire dans des zones de dissipation d'énergie, c'est-à-dire des zones qui, si une digue casse, sont littéralement balayées par un mini-tsunami. Là encore, l'EIS a permis d'alerter et de recommander l'interdiction de toute nouvelle urbanisation dans ces secteurs.

Et puis il y a la pollution des sols. Tours se caractérise par des friches industrielles, des stations-service abandonnées, des sols contaminés par des hydrocarbures et des métaux lourds. Nous avons recommandé des études systématiques et des interdictions d'usages sensibles – pas de crèche, pas d'école – sans dépollution préalable.

Enfin, l'adaptation au changement climatique. Tours connaît des vagues de chaleur de plus en plus fréquentes.

Nous avons insisté sur la nécessité d'intégrer des solutions vertes – arbres, parcs, toitures végétalisées, désimperméabilisation –, des solutions grises – revêtements clairs, fontaines, morphologies bioclimatiques – et des solutions douces – réduction du trafic automobile, limitation de la climatisation, sensibilisation des habitants. L'enjeu est clair : 40 000 habitants sont exposés aux effets sanitaires des fortes chaleurs.

Nos missions à Tours montrent que l'EIS peut changer la façon dont un territoire se projette dans l'avenir.

Le technopôle Henri-Poincaré à Nancy

Deuxième exemple concret : le technopôle Henri-Poincaré, à Nancy. C'est un grand site d'innovation, avec un centre hospitalier régional universitaire en pleine extension. Nous avons produit un diagnostic de 300 pages, grâce auquel nous avons découvert que le futur bâtiment Femme-mère-enfant devait être implanté à... 30 mètres de l'autoroute A33. Or les particules fines voyagent jusqu'à 100 mètres, le dioxyde d'azote (NO₂) jusqu'à 200 mètres. En outre, le bruit dépasse les 70 décibels, bien au-delà des recommandations de l'OMS. Le projet correspondait en somme à un point noir bruit et pollution, collé à une maternité. Nous avons donc recommandé de déplacer le projet. À défaut, nous avons proposé des solutions architecturales : prises d'air orientées à l'opposé, loggias protectrices, double flux performant, fenêtres fermées. Cela étant, le message principal est politique : un hôpital ne peut pas se construire dans de telles conditions d'exposition.

À Nancy toujours, nous avons relevé la présence de crèches en bordure immédiate de l'autoroute, exposées au NO₂. Là encore, la démarche d'UFS a conduit à se poser la question des usages sensibles : où place-t-on les enfants, les personnes âgées, les malades ? Certainement pas au bord d'une voie rapide.

Mais à côté de ces vulnérabilités, nous avons aussi identifié des atouts.

Le parc de Brabois, par exemple, offre un potentiel énorme, mais encore sous-exploité. Il s'agit d'un grand espace naturel, au cœur du technopôle, qui pourrait devenir une véritable colonne vertébrale du projet. Aujourd'hui, les cheminements y sont peu lisibles, fragmentés, et ne donnent pas envie de circuler à pied ou à vélo. Les réinventer, en les rendant ombragés, continus et connectés aux lieux de vie, permettrait de remettre les gens en mouvement.

Ce parc est aussi une opportunité pour renforcer la cohésion sociale : en créant des lieux partagés, conviviaux, inclusifs, où chercheurs, étudiants, patients, habitants des communes voisines peuvent se croiser. Enfin, c'est là que peut se fabriquer une véritable identité du territoire, en valorisant le paysage, le patrimoine végétal, les ambiances sensorielles, pour donner une âme à ce technopôle qui, aujourd'hui, reste perçu comme fragmenté et très fonctionnel.

Le parc d'innovation d'Illkirch à Strasbourg

Troisième terrain : le parc d'innovation d'Illkirch (PII), à Strasbourg. Ici, les problématiques sont différentes. Il s'agit d'un site exposé à la pollution atmosphérique : les PM_{2.5} issues de la route du Rhin dépassent les seuils de l'OMS. Le bruit routier est supérieur à 60 dB(A), et il y a même une centrale de géothermie qui, à terme, pourrait générer d'importantes nuisances. Nous avons recommandé des écrans paysagers, des merlons, des barrières végétales, des formes urbaines adaptées pour protéger les futurs usagers.

Autre enjeu : les sols. Des résidus de glyphosate, de s-métolachlore, de dicamba risquent d'être retrouvés sur ces terres qui supportaient une agriculture conventionnelle. Avant de faire de l'agriculture urbaine, il faut analyser, dépolluer, phytoremédier. Sinon, on met en danger les usagers.

Il y a par ailleurs des risques émergents, comme le moustique tigre.

Notre diagnostic a proposé des mesures simples : installer des nichoirs à mésanges et à chauves-souris, protéger les récupérateurs d'eau, éviter les gîtes larvaires. L'UFS, c'est aussi cela : prévenir les maladies vectorielles.

Mais l'un des grands constats du PII, c'est le déficit criant de commerces et de services. Il s'agit d'un parc d'activités : 13 000 déplacements par jour, quasi tous en voiture, et... rien pour manger, se soigner, se retrouver. Nous avons recommandé la création d'une maison de santé pluriprofessionnelle, d'un tiers-lieu, d'une halle gourmande, d'un marché hebdomadaire, de cafés, de bars à jus, de lieux hybrides. Parce que la santé, c'est aussi la convivialité.

Côté mobilités, tout est dominé par la voiture. Nous avons proposé une navette interne, des liaisons douces, une voirie partagée à 50/50 entre modes actifs et automobiles, du mobilier incitatif – pédaliers, escaliers visibles –, des parcours santé. Là encore, remettre les gens en mouvement est important.

Enfin, la biodiversité. Le PII est en bordure de la réserve de Neuuhof. Nous avons suggéré de créer une trame verte et bleue continue, avec des écurouds, des crapauds, des continuités écologiques. Parce que voir un oiseau, un écureuil, cela améliore la santé mentale. Et parce que l'approche *One Health*, « une seule santé », c'est la santé de l'humain, de l'animal et de l'écosystème.

Voilà trois terrains, trois diagnostics, trois histoires différentes. À Tours, une EIS sur la planification. À Nancy, une démarche d'UFS sur un technopôle. À Illkirch, un travail sur un parc d'innovation.

Trois contextes, mais une même méthode : regarder les déterminants de santé, croiser les données, formuler des recommandations.

Et surtout, rappeler que la santé n'est pas une couche que l'on ajoute à la fin, mais une manière de concevoir la ville.

LE JEU « ROCHE SACRÉE » POUR FAIRE VIVRE LES PRINCIPES DE L'UFS

Une ville qui protège au lieu d'exposer. Une ville qui soigne au lieu de rendre malade. Une ville où l'on vit mieux, où l'on respire mieux, où l'on bouge plus. Une ville où la biodiversité est une alliée.

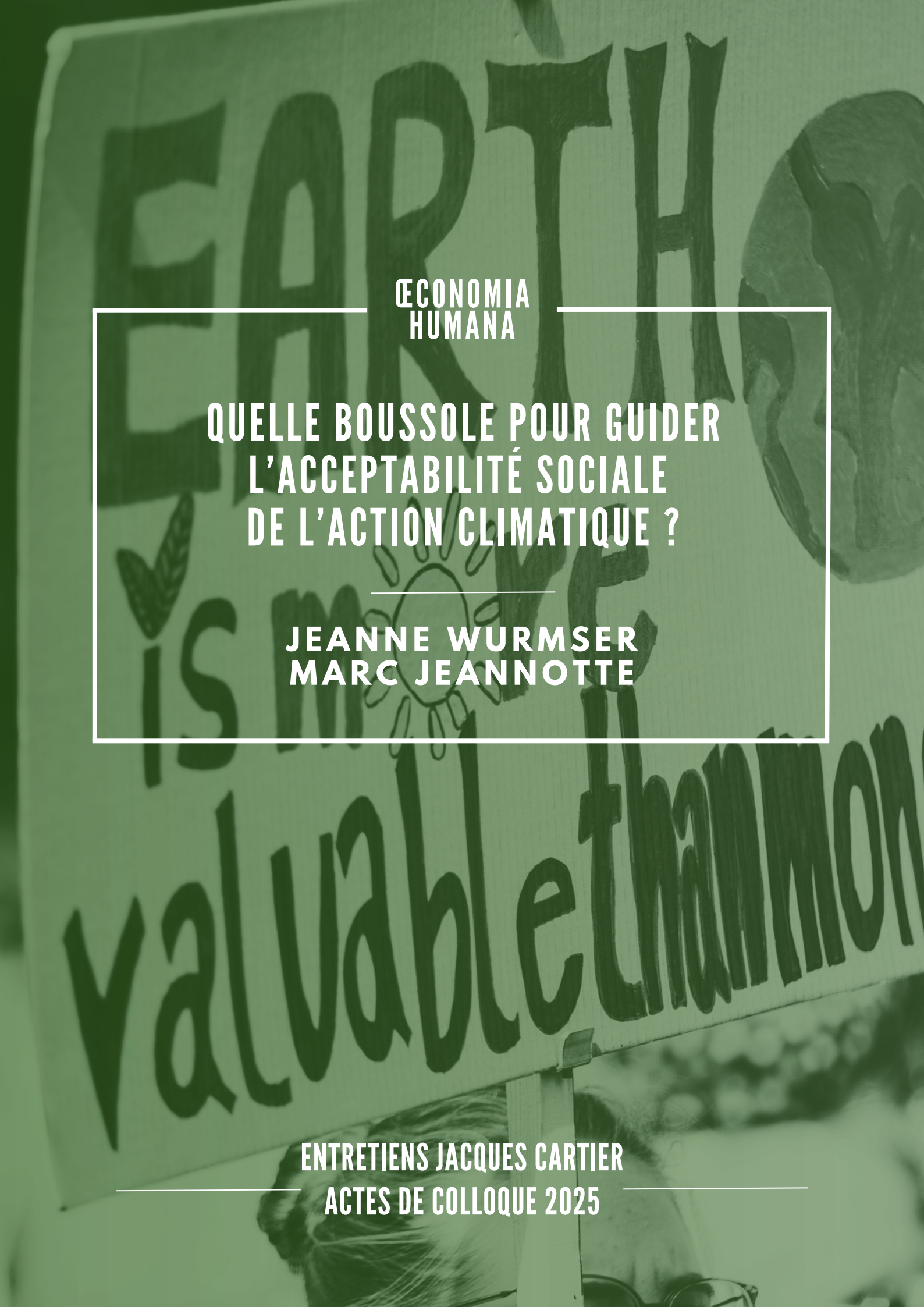
Pour mieux faire vivre ces principes de l'UFS, nous avons créé « Roche Sacrée », un jeu sérieux qui transpose les enjeux de santé urbaine dans une mise en situation ludique et collective. Inspiré d'un vrai projet d'aménagement à Oullins-Pierre-Bénite, près de Lyon, il propose aux joueurs de concevoir un programme mixte de 15 000 m² – logements, bureaux, commerces, crèche, espaces publics – dans un environnement complexe : à proximité d'une autoroute, d'une gare et d'un parc d'industries chimiques.

Le défi est clair : réussir à bâtir un quartier qui protège la santé de ses habitants malgré des contraintes fortes de bruit, de pollution, de risques industriels et d'inégalités sociales. Trois équipes de joueurs doivent imaginer, sur un plateau représentant l'îlot, un aménagement équilibré et cohérent, tout en respectant les principes de l'UFS : limiter les expositions, favoriser les mobilités actives, intégrer la nature, créer du lien social, garantir l'équité territoriale.

Chaque session donne lieu à des échanges riches : les participants doivent négocier, justifier leurs choix, équilibrer les usages et découvrir concrètement les arbitrages auxquels sont confrontés les urbanistes. Il s'agit d'un formidable outil pédagogique pour former les acteurs publics et privés à la santé dans l'aménagement du territoire, car il permet de comprendre par le jeu les liens entre urbanisme, environnement et santé, de manière vivante et accessible.

« Roche Sacrée », c'est une autre manière de transmettre : par l'expérimentation, la coopération et l'intelligence collective.

En conclusion, la meilleure politique de santé publique est peut-être simplement celle qui commence par la manière dont nous concevons nos villes. C'est l'approche de l'Atelier de santé urbaine : mettre des données scientifiques, des méthodes et des outils entre les mains des acteurs du territoire pour que la santé devienne un réflexe de conception – et non une correction tardive.



**OECONOMIA
HUMANA**

**QUELLE BOUSSOLE POUR GUIDER
L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE
DE L'ACTION CLIMATIQUE ?**

**JEANNE WURMSER
MARC JEANNOTTE**

**ENTRETIENS JACQUES CARTIER
ACTES DE COLLOQUE 2025**

QUELLE BOUSSOLE POUR GUIDER L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE DE L'ACTION CLIMATIQUE ?

JEANNE WURMSER

Chargée de projet en action climatique, Votepour.ca

jeanne@votepour.ca

MARC JEANNOTTE

Cofondateur et directeur général, Votepour.ca

marc@votepour.ca

RÉSUMÉ

La transition climatique se heurte rarement à un « refus du climat » en tant que tel. Sur le terrain, les résistances se cristallisent plutôt autour d'une question plus immédiate : « *Qu'est-ce que cette mesure va changer dans ma vie, dans mon quartier, dans mes finances, dans mon rapport aux institutions ?* » À partir des trois premières années d'un laboratoire en recherche-action participative mené par Votepour.ca, ce texte présente des constats structurants sur l'acceptabilité sociale de mesures climatiques municipales et territoriales : cinq freins récurrents, trois paradoxes qui brouillent la communication et l'action publique, ainsi que des conditions de succès concrètes permettant de transformer une mesure « subie » en solution « souhaitée ».

L'article insiste sur une perspective de praticien : ce que nous observons en atelier, ce que nous testons comme outils de dialogue, et comment nous outillons les collectivités pour ajuster les politiques à la diversité des réalités locales. Une attention particulière est portée au rôle de l'argumentaire santé, qui s'avère un levier puissant pour rendre la transition plus concrète, plus mobilisatrice et plus crédible.

En conclusion, nous proposons une ouverture : comprendre l'acceptabilité sociale non comme une technique de « gestion de l'opinion », mais comme *une approche participative qui construit la légitimité politique* – un art d'assembler **utilité, équité et compréhension** dans des processus qui rendent l'action climatique ambitieuse possible.

Mots-clés : Acceptabilité sociale, participation, action climatique, politiques municipales, santé publique, légitimité, conception, design.

UN LABORATOIRE DE RECHERCHE-ACTION SUR L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE DE L'ACTION CLIMATIQUE

Votepour.ca est un organisme à but non lucratif qui enracine l'acceptabilité sociale et la participation citoyenne au cœur de la prise de décision collective. Après une décennie d'interventions auprès de municipalités, d'organisations publiques, de groupes citoyens et d'entreprises, l'organisation a généré plus de 40 000 contributions citoyennes.

À travers les années, notre équipe a clairement vu à quel point l'action climatique s'impose comme un nœud de tensions : mesures parfois mal arrimées aux réalités locales, risques d'iniquité, défis d'acceptabilité sociale et difficulté à faire coïncider la temporalité de la science, des cycles politiques et du quotidien.

Pour y répondre, nous avons mis sur pied, avec l'université Laval, Futur Simple et plusieurs municipalités régionales de comté (MRC) et municipalités, un laboratoire de recherche-action sur l'acceptabilité sociale des mesures climatiques [1]. Son objectif est pragmatique : comprendre comment les différentes parties prenantes (professionnels et décideurs municipaux, acteurs de santé publique, organisations de la société civile et population) perçoivent les mesures climatiques. Concrètement, nous cherchons à documenter les freins et leviers, à définir des processus d'acceptabilité sociale et à outiller les décideurs pour intégrer ces apprentissages dans la mise en œuvre de leurs priorités climatiques.

LES FONDEMENTS DES TROIS PREMIÈRES ANNÉES DU LABORATOIRE

Un repère central : l'acceptabilité sociale comme processus de légitimation

Dans la pratique de Votepour.ca, l'acceptabilité sociale n'est pas une mesure binaire – « la population accepte ou refuse » – mais un processus de légitimation.

Ce processus se joue dans le temps, à travers la manière dont une mesure est conçue, expliquée, discutée, ajustée, puis suivie avec et pour les milieux concernés.

Les travaux en sciences sociales [2] comme l'expérience de terrain convergent ; le soutien à une mesure publique repose surtout sur la perception de trois éléments :

- **son utilité** – est-elle jugée efficace pour répondre à un problème concret ?
- **son équité** – qui paie, qui gagne, et cette répartition est-elle perçue comme juste ?
- **sa compréhensibilité** – comprend-on comment elle fonctionne, ce qu'elle va changer concrètement dans le quotidien, et ce que cela implique pour son propre foyer ?

Autour de **ce triptyque** gravitent des conditions bien documentées : crédibilité des communications, confiance envers les promoteurs et les décideurs, qualité et accessibilité d'une information objective, existence de véritables espaces de dialogue, capacité de l'intervention à évoluer en fonction des préoccupations exprimées, mécanismes de reddition de comptes et de suivi.

Autrement dit, même lorsque l'on parle d'une mesure très précise, ce n'est pas seulement la mesure qui « passe ou ne passe pas », mais **l'architecture de conditions** qui l'entoure. Une politique peut ainsi être techniquement solide mais politiquement fragile si l'un des piliers – utilité, équité ou compréhension – est perçu comme défaillant.

Le laboratoire s'inscrit dans cette perspective systémique. Plutôt que de traiter l'acceptabilité sociale comme une photographie d'opinion à un moment donné, nous l'utilisons comme **une grille de conception et de design** : identifier, pour chaque mesure climatique, quels éléments du triptyque et quelles conditions de légitimation doivent être travaillés avec les acteurs locaux pour transformer une mesure « subie » en solution « souhaitée ». C'est cette logique qui structure l'ensemble des freins, leviers et conditions de succès présentés dans la suite de l'article.

[1] Le laboratoire de l'acceptabilité sociale de l'action climatique de Votepour.ca est financé par Environnement et Changement climatique Canada, la Fondation Lucie et André Chagnon et le Fonds du Grand Mouvement de Desjardins.

[2] Voir notamment Dechezleprêtre et al. (2025), qui démontrent que le soutien aux politiques climatiques est fortement lié à l'appréciation de leur efficacité, de leurs impacts redistributifs et de leurs conséquences économiques perçues par les ménages.

Les activités du laboratoire : une chaîne courte entre analyse et action

Le laboratoire a été conçu comme une chaîne courte entre analyse et mise en œuvre, structurée en trois temps.

D'abord, **une revue de littérature** et des échanges avec nos partenaires ont permis d'identifier plus de 40 mesures climatiques prioritaires, puis d'en retenir une douzaine particulièrement pertinentes pour les municipalités et les MRC (atténuation et adaptation, enjeux d'équité et d'acceptabilité sociale).

Ensuite, nous avons tenu plus de **25 ateliers et groupes de discussion** avec des citoyens, des organismes, des professionnels municipaux et de MRC, des élus et des acteurs de santé publique, afin de documenter pour chaque mesure les principaux freins, leviers et conditions de réussite, à partir de plusieurs dizaines de cas concrets. Au total, plus de 1 600 personnes ont été consultées.

Enfin, **nous avons croisé ces données** avec la littérature pour produire un répertoire de mesures (fiches synthèses) et une série d'outils d'aide à la décision.

L'objectif n'est pas seulement de décrire les résistances et les conditions de succès, mais de transformer ces apprentissages en ressources pratiques pour soutenir concrètement la mise en œuvre des mesures dans les milieux.

NOS PRINCIPAUX APPRENTISSAGES

Parmi les constats du laboratoire, trois paradoxes nous semblent importants à élucider :

- **paradoxe du vote** : l'urgence climatique est largement reconnue [3], mais elle ne fait pas nécessairement gagner des élections ; la continuité des politiques de transition reste fragile. La légitimité ne peut donc pas reposer uniquement sur le mandat électoral ;
- **paradoxe de la distance** : les gens perçoivent la menace, mais estiment souvent que les impacts majeurs seront « ailleurs » ou « plus tard », tout en étant nombreux à dire avoir vécu des événements liés aux changements climatiques [4]. Ces perceptions limitent le consentement à des changements concrets, surtout lorsqu'ils paraissent injustes ;
- **paradoxe de la communication** : on doit parler de climat pour justifier l'action, mais le terme reste abstrait ; ce sont les impacts sur l'individu et son milieu de vie qui mobilisent réellement (effets sur la qualité de l'air, la chaleur, la mobilité, le logement, etc.).

Ensemble, ces paradoxes rendent la participation indispensable : ils obligent à travailler la légitimité dans la durée, à générer un processus qui provoque le temps nécessaire à la discussion, en ancrant les mesures dans le quotidien et l'équité.

Les principaux freins à l'acceptabilité sociale : cinq résistances récurrentes

Nos recherches et nos activités mettent en évidence cinq freins dominants à l'acceptabilité sociale des mesures climatiques. Ils ne relèvent pas nécessairement d'une opposition au climat lui-même, mais de la manière dont les mesures sont perçues dans le quotidien et des impacts qu'elles peuvent générer lors de leur mise en œuvre.

Frein 1 — La facture pour les ménages : coût, inéquité et soupçon de taxe déguisée

Sur le terrain, le coût agit comme un accélérateur de défiance : même une mesure écologiquement cohérente peut être vécue comme une ponction injuste si son fonctionnement et ses protections ne sont pas compris.

Pour la tarification des déchets étudiée dans nos ateliers ressortent notamment : la perception de « taxe déguisée », l'idée que la responsabilité pèserait surtout sur les ménages alors que d'autres secteurs génèrent aussi beaucoup de déchets, et la crainte d'impopularité chez les élus.

[3] 82 % des Québécois déclarent qu'il y a urgence d'agir contre les changements climatiques (Champagne St-Arnaud *et al.*, 2024).

[4] 70 % des Québécois rapportent avoir subi des effets néfastes des changements climatiques au cours des dernières années (Champagne St-Arnaud *et al.*, 2024).

Ce frein nous oblige à travailler la justice de la facture pour les ménages : rendre clairs les impacts sur les coûts, vérifier que l'effort demandé est proportionné aux capacités de payer et prévoir, au besoin, des mécanismes d'atténuation. Autrement dit, expliciter qui paie, pourquoi, et comment les ménages plus vulnérables sont pris en compte, en s'appuyant sur le triptyque utilité/ équité/compréhension.

Frein 2 — Les habitudes de vie et l'identité du quartier : quand la mesure touche le « nous »

Lorsqu'une politique climatique modifie l'usage de l'espace dans lequel on vit (stationnement, densité, circulation), elle touche une dimension identitaire : « *notre quartier* », « *notre tranquillité* », « *notre manière de vivre* ».

La densification douce dans des secteurs de maisons unifamiliales suscite par exemple la peur de la dégradation de l'identité du quartier et des liens sociaux, des inquiétudes pour la valeur foncière ou le stationnement, et la suspicion d'une mesure imposée au nom d'une vision d'aménagement jugée éloignée du vécu local.

Les mêmes participants reconnaissent pourtant des bénéfices possibles : accès au logement, vitalité, biodiversité, services de proximité, à condition d'une intégration architecturale et paysagère soignée. Ce frein nous oblige à rendre visibles les « *attachements* » aux lieux, aux routines et aux sociabilités, non pour les écarter, mais pour en faire des critères explicites d'ajustement : phasage, formes d'urbanisme, mesures de protection et d'accompagnement. Dans cette logique, « *respecter l'opposition* » n'est pas qu'une posture morale : c'est un outil de conception des interventions, pour qu'elles s'arriment aux milieux de vie tels qu'ils sont.

Frein 3 — Les impacts concrets sur les usages de l'espace public (et l'effet boomerang)

Beaucoup de résistances ne sont pas idéologiques, mais logistiques : une mesure peut être jugée souhaitable « *en théorie* » et intenable « *en pratique* ». Dans le cas de celle sur la mobilité active par exemple, les préoccupations portent sur le désordre et les conflits d'usage si les stationnements, les itinéraires et les règles de cohabitation ne sont pas clairement établis.

L'acceptabilité sociale se joue alors dans l'insertion concrète de la mesure : où stationne-t-on, qui a priorité, quels risques de nuisance ? Comment réduit-on les frictions liées au partage de la route entre les usagers ? Ce frein nous oblige à traiter sérieusement ces effets boomerang : concevoir dès le départ des dispositifs qui prennent en compte les impacts prévisibles et s'appuyer sur une relation continue avec le milieu plutôt que sur la seule modélisation technique des impacts.

Frein 4 — La peur de freiner l'économie locale ou l'emploi

À l'échelle municipale, plusieurs mesures climatiques sont interprétées comme une menace pour l'économie locale ou l'emploi : inquiétudes pour les commerces de proximité, fréquentation de certains secteurs, logistique des entreprises, emploi ou encore attractivité d'un quartier. Dans nos ateliers, ce frein s'énonce souvent sous forme de question : « *Qui va payer le prix de la vertu ?* »

L'acceptabilité sociale augmente toutefois lorsque les retombées économiques locales sont crédibles et visibles : revitalisation commerciale, attractivité accrue, soutien ciblé à certains secteurs, réduction de dommages futurs.

Ce frein nous oblige à concevoir les politiques avec une logique territoriale de transition : documentation explicite des impacts sectoriels, phasage d'implantation compatible avec les réalités économiques locales, accompagnements ciblés (soutien, adaptations temporaires, assouplissements) et réinvestissement assumé des gains dans la vitalité et la résilience de l'économie de proximité.

Frein 5 — Le doute sur l'efficacité réelle (et la désinformation comme amplificateur)

Une mesure peut échouer non parce qu'elle est impopulaire, mais parce qu'elle est jugée inefficace, symbolique ou incohérente. Nos échanges montrent une méconnaissance fréquente des mécanismes d'action et un doute sur l'impact réel des mesures locales, amplifiés par la désinformation et par la circulation d'exemples négatifs.

Pour un praticien, ce frein est un appel à la clarté : expliciter le mécanisme causal (« *comment ça marche* »), les résultats attendus, les limites connues et les possibilités d'ajustement, afin de montrer que la politique repose sur une logique d'apprentissage et d'amélioration continue.

Il nous oblige aussi à nous doter d'une « mesure de l'acceptabilité sociale » : être attentif aux signes de tension (division sociale, consultations contestées, polarisation médiatique, politisation ou judiciarisation du débat) pour ajuster la mesure avant la rupture et maintenir un espace de dialogue crédible avec les milieux concernés.

Raisons de soutien aux mesures climatiques locales

Les travaux du laboratoire montrent que le soutien à une mesure climatique ne repose presque jamais sur le seul argument « climat ». Ce sont les bénéfices concrets – qualité de vie, santé, accessibilité, sécurité économique – qui sont les principaux déclencheurs d'adhésion, à condition que la mesure soit perçue comme utile, équitable et compréhensible.

Raison 1 — Vision à long terme et leadership politique

Les mesures sont mieux accueillies lorsqu'elles s'inscrivent clairement dans une trajectoire de transition : plan climat cohérent, alignement avec d'autres politiques (mobilité, aménagement, santé publique) et engagements explicites dans le temps. Dans nos ateliers, la confiance augmente lorsque les élus expliquent comment une mesure s'insère dans une stratégie d'ensemble, plutôt que comme un geste isolé ou opportuniste.

Raison 2 — Retombées économiques et financières crédibles

Le soutien grandit lorsque la mesure est perçue comme un bon usage des ressources collectives : économies pour les ménages, maîtrise des coûts municipaux, prévention de dommages futurs. Par exemple, des mesures visant à réduire l'auto solo peuvent être mieux acceptées lorsqu'elles sont associées à une diminution tangible des dépenses de transport pour les ménages (carburant, entretien,

stationnement), à une meilleure prévisibilité des coûts de déplacement et à des alternatives crédibles, plutôt qu'à une seule logique de performance environnementale.

Raison 3 — Des effets environnementaux tangibles sur le territoire

Les arguments environnementaux suscitent du soutien lorsqu'ils sont ancrés dans des effets concrets sur les milieux de vie, plutôt que dans des indicateurs abstraits d'émissions. Au sein de nos ateliers, les personnes consultées expriment un attachement fort à la présence d'arbres et d'espaces verts, à la protection des milieux naturels, à la qualité de l'air, à la réduction des îlots de chaleur ou des risques d'inondations. Une mesure gagne en légitimité lorsqu'elle est perçue comme protégeant des lieux précis – un boisé, une rive, un parc de quartier – et comme renforçant la capacité du territoire à faire face aux aléas climatiques. Ce qui convainc n'est pas tant la conformité à des cibles de gaz à effet de serre (GES) que l'idée d'un environnement plus vivable aujourd'hui et mieux protégé pour les générations futures.

Raison 4 — Des gains visibles en qualité de vie et en santé

Dans la pratique, c'est souvent là que se joue le basculement. Des mesures comme la mobilité active, la végétalisation ou la réduction du trafic automobile gagnent en légitimité lorsque l'on explicite leurs effets sur la sécurité des déplacements, le bruit, le sommeil, le stress, la santé de façon générale. L'argument climatique devient alors un horizon, mais ce sont les bénéfices sur le quotidien et la santé qui rendent la mesure désirable.

Raison 5 — Mixité sociale, accessibilité et « droit au territoire »

Le soutien se construit aussi lorsque la mesure est associée à davantage d'accès : au logement, aux services, aux espaces verts, aux options de mobilité. La densification douce, par exemple, est mieux accueillie lorsqu'elle est liée à la création de logements abordables, à l'amélioration des services de proximité et à des garanties de non-éviction. À l'inverse, dès que la

mesure est perçue comme un facteur d'exclusion ou de gentrification, l'adhésion s'effrite rapidement.

Ces cinq raisons réactivent le triptyque présenté plus haut : une mesure est soutenue lorsqu'elle apparaît **utile** (effets concrets sur l'environnement et le quotidien), **équitable** (répartition jugée juste des coûts et des bénéfices) et **compréhensible** (mécanisme clair, conditions d'application lisibles).

Le rôle de l'argumentaire santé

Les travaux du laboratoire montrent que l'argumentaire santé constitue un levier transversal de soutien aux mesures climatiques. En rendant visibles les cobénéfices sur la qualité de l'air, la chaleur, la mobilité ou la santé mentale, il permet de traduire des objectifs climatiques abstraits en effets concrets sur le quotidien. La crédibilité des acteurs de santé publique et leur mandat explicite de réduction des inégalités renforcent par ailleurs la confiance et l'équité perçues des mesures, contribuant ainsi à leur légitimité sociale.

Les conditions de succès de leur mise en œuvre : transformer une mesure « subie » en solution « souhaitée »

Les conditions qui suivent peuvent être lues comme la traduction opérationnelle de ces raisons de soutien : elles indiquent sur quels paramètres agir pour que ces motivations – environnementales, économiques, de qualité de vie et d'équité – se transforment en adhésion durable. Dans le laboratoire, nous les utilisons comme une grille pratique : plus ces conditions sont réunies, plus le triptyque utilité/équité/compréhension tient dans le temps ; plus elles manquent, plus la mesure devient fragile politiquement.

Condition 1 — Adapter la mesure aux réalités territoriales

Une même mesure ne produit pas les mêmes effets en centre-ville, en banlieue ou en milieu rural. L'acceptabilité augmente lorsque l'on ajuste les paramètres aux réalités de déplacement, de revenu, de services disponibles et lorsque son implantation tient compte des vulnérabilités territoriales, par exemple par un phasage différencié ou des modalités d'application adaptées.

Condition 2 — Participation et coconstruction en amont

La participation n'est pas un « supplément » : elle permet d'identifier des effets indésirables avant qu'ils ne se cristallisent en opposition frontale. L'expérience du laboratoire insiste sur l'implication tôt, l'information continue, et le fait de débiter avec des intentions larges même si une idée précise existe déjà. Nos ateliers montrent que des mesures de tarification, de réorganisation du stationnement ou de requalification de rues sont mieux acceptées lorsque les critères de choix, les scénarios et les compromis possibles ont été discutés en amont avec les milieux concernés.

Condition 3 — Capacité d'ajustement et redevabilité

Ce qui rassure, c'est une mesure qui apprend. Des phases pilotes, des ajustements annoncés dès le départ, la publication de données d'usage et de bilans réguliers renforcent la confiance. Rendre visible, dans le temps, le lien entre ce qui est demandé (taxes, efforts, changements d'habitudes) et ce qui est effectivement mis en œuvre et corrigé (investissements, améliorations, ajustements) est central pour la légitimité des mesures mises en place.

Condition 4 — Équité et accompagnement des publics les plus touchés

L'équité se joue dans la conception concrète des mesures : tarification progressive, modulation selon le revenu ou le territoire, mesures transitoires, soutien ciblé aux ménages, commerces ou secteurs les plus exposés. Ces compensations relèvent d'une logique de justice et de rééquilibrage, en rendant explicite le contrat social de la transition. Nos ateliers montrent que l'acceptabilité augmente lorsque ces dispositifs sont annoncés clairement dès le départ et présentés comme partie intégrante de la mesure, plutôt que comme des correctifs ajoutés après coup.

Condition 5 — Donner un récit de bénéfices et expliquer « comment ça marche »

Une mesure doit pouvoir se raconter simplement, sans masquer sa complexité :

1. le problème concret ici et maintenant ;
2. ce que la mesure change et comment ;
3. les bénéfices attendus et les garde-fous prévus pour anticiper les impacts.

La compréhension est une condition politique : dès que la mesure semble arbitraire ou opaque, la confiance se fissure.

Pris ensemble, ces éléments rappellent que la participation n'est pas un moment, mais une architecture. Dans nos démarches, le triptyque utilité/équité/compréhension sert alors d'outil de diagnostic : lorsqu'une opposition surgit, la question n'est pas d'abord « *qui a tort ?* », mais « *quel pilier est perçu comme défaillant – et comment le réparer avec le milieu ?* ».

ET SI L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE ÉTAIT UN PROCESSUS DE CONCEPTION DE LA LÉGITIMITÉ POLITIQUE ?

Les sections précédentes ont montré que l'acceptabilité sociale des mesures climatiques ne se réduit ni à une question d'opinion ni à un enjeu de relation publique. Elle se construit dans le temps, à travers la conception, la mise en œuvre et l'ajustement des politiques et repose sur un assemblage exigeant d'utilité perçue, d'équité et de compréhension des mesures.

Dans cette perspective, travailler l'acceptabilité sociale revient moins à rechercher l'adhésion immédiate qu'à concevoir des politiques gouvernables dans des sociétés pluralistes, capables d'intégrer les tensions, de rendre visibles les arbitrages et d'évoluer à partir des usages et des retours du terrain. L'expérience du laboratoire suggère que cette approche ne dilue pas l'ambition climatique, mais en constitue une condition de durabilité politique et de dialogue social. L'acceptabilité sociale apparaît ainsi non comme une technique de « gestion de l'opinion », mais comme un travail de conception de la légitimité, indispensable pour rendre l'action climatique appropriable, robuste et soutenable dans le temps.

Dans cette perspective, quelques pistes de réflexion nous semblent prometteuses.

Piste 1 — Passer d'une logique d'adhésion à une logique de gouvernabilité partagée

Dans un contexte de controverses et de cycles électoraux courts, la légitimité des mesures climatiques ne peut pas reposer uniquement sur un mandat de quatre ans. L'acceptabilité sociale n'est pas un supplément à la décision ; elle est une manière de rendre l'action publique gouvernable dans des sociétés démocratiques et pluralistes. Elle se construit dans le temps, par le dialogue, la capacité de correction et la reddition de comptes.

Concrètement, cela invite les collectivités à prévoir des espaces de dialogue où les mesures sont expliquées, discutées et ajustées, et où l'on prend au sérieux les signaux d'alerte (tensions, controverses, consultations contestées) plutôt que de les traiter comme des accidents.

Piste 2 — Concevoir des politiques comme des prototypes : itération, rétroaction, correction

L'acceptabilité sociale en tant que processus est une notion fluide. Elle fluctue selon un ensemble de conditions économiques, sociales, environnementales et politiques. Dans ce sens, une mesure climatique n'est pas « finie » le jour où elle est adoptée par les décideurs : elle entre dans une phase d'usage où apparaissent les défauts de conception (nuisances, injustices, incompréhensions). Se donner des indicateurs d'acceptabilité sociale, planifier des phases pilotes, annoncer d'emblée la possibilité d'ajustements, c'est accepter que la légitimité se maintient par correction continue plutôt que par autorité.

Dans cette perspective, l'acceptabilité sociale agit comme un « antibiotique » : elle n'élimine pas la résistance, mais évite qu'elle se mue en crise politique en transformant les contestations en informations utiles pour réviser la mesure. Mais, comme tout antibiotique, elle doit être bien utilisée : la participation peut apaiser les tensions ; elle peut aussi les aggraver si elle se réduit à un rituel vide où la volonté de s'adapter aux réalités locales n'est pas au rendez-vous.

Piste 3 — Construire le commun à partir d'un « commun négatif »

L'action climatique implique des renoncements et des transformations qui ne peuvent pas être simplement imposés. Identifier un « commun négatif » – ce que l'on veut éviter ensemble (chaleur extrême, dégradation de l'air, vulnérabilité accrue de certains groupes, coûts croissants des dommages) – permet d'ancrer les décisions dans une expérience partagée plutôt que dans une seule rhétorique de l'urgence. En atelier, cela se traduit par des démarches où l'on discute explicitement des arbitrages : à quoi renonce-t-on, au bénéfice de qui, et avec quelles compensations ?

Piste 4 — S'appuyer sur des médiateurs crédibles : la santé comme infrastructure de confiance

Enfin, le pivot santé n'est pas seulement un outil de communication : c'est une infrastructure de confiance. Il s'agit d'associer systématiquement les équipes de santé publique à la conception des mesures, aux diagnostics d'équité et à la formulation des bénéfices qui rejoignent le quotidien (qualité de vie, santé, réduction des vulnérabilités). Autant d'éléments qui restaurent utilité, compréhension et équité dans l'espace public. L'expérience du laboratoire suggère que l'action climatique progresse moins par la seule force des arguments que par la qualité des agencements d'acteurs capables de la porter ensemble.

BIBLIOGRAPHIE

- Champagne St-Arnaud, V., Labonté, K., Olivier, A., & Vincent, S.-J. (2024). *Baromètre de l'action climatique 2024 : Disposition des Québécoises et des Québécois envers les défis climatiques*. Québec, Groupe de recherche sur la communication marketing climatique.
<https://doi.org/10.60918/5962>
- Dechezleprêtre, A., Fabre, A., Kruse, T., Planterose, B., Chico, A. S., & Stantcheva, S. (2025). Fighting Climate Change: International Attitudes toward Climate Policies. *American Economic Review*, 115(4), 1258-1300.
<https://doi.org/10.1257/aer.20230501>



OECONOMIA
HUMANA

**L'AUTOMOBILITÉ ET LE MODÈLE
DE TRANSITION PORTÉ PAR LA FILIÈRE
BATTERIE : REGARD CRITIQUE SUR
LES NARRATIFS DOMINANTS AU QUÉBEC**

ANNE-SOPHIE GOUSSE-LESSARD

**ENTRETIENS JACQUES CARTIER
ACTES DE COLLOQUE 2025**

L'AUTOMOBILITÉ ET LE MODÈLE DE TRANSITION PORTÉ PAR LA FILIÈRE BATTERIE : REGARD CRITIQUE SUR LES NARRATIFS DOMINANTS AU QUÉBEC

ANNE-SOPHIE GOUSSE-LESSARD

Professeure, département de psychologie, université du Québec à Montréal [1]
gousse-lessard.anne-sophie@uqam.ca

RÉSUMÉ

Le narratif dominant de la transition écologique met l'accent sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre comme réponse prioritaire aux changements climatiques. Dans cette perspective, le développement de la filière batterie au Québec est présenté comme une solution prometteuse, notamment à travers la production de batteries « les plus vertes au monde », pour atteindre les cibles climatiques de la province. Cet article porte un regard critique sur ces récits et montre comment, en centrant le débat sur la seule décarbonation, ils tendent à occulter les enjeux systémiques liés à la dépendance à l'auto, aux impacts sur la santé et aux limites planétaires. En croisant le narratif dominant de la mobilité et celui de la transition écologique portée par les pouvoirs publics, l'article met en évidence leur renforcement mutuel, qui aboutit à l'électrification de l'auto solo comme solution apparemment idéale. Il plaide pour le développement de narratifs disruptifs, capables d'élargir le cadre des possibles vers des transformations plus profondes.

Mots-clés : Automobilité, transition écologique, narratifs dominants, acceptabilité sociale, souhaitabilité.

[1] L'auteure indique avoir utilisé l'outil d'intelligence artificielle Claude (Anthropic, modèle Sonnet 4.6) pour soutenir la révision rédactionnelle et stylistique de certains passages, ainsi que pour resserrer le texte en fonction du format demandé. La conception, l'analyse, l'argumentation et la rédaction de l'article relèvent entièrement de l'auteure.

INTRODUCTION ET MISE EN CONTEXTE

La crise climatique nécessite une transformation profonde de nos systèmes énergétiques, économiques et sociaux (IPCC, 2023). Pourtant, la manière dont cette transition est envisagée par les pouvoirs publics au Québec soulève des questions quant à sa capacité réelle de transformation systémique.

Selon l'Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre – GES (Gouvernement du Québec, 2025), les transports constituent la principale source d'émissions de GES au Québec, représentant 44,8 % du total de la province en 2023, dont 33,4 % pour le seul sous-secteur du transport routier (personnes et marchandises). Contrairement à la majorité des autres secteurs, leurs émissions ont augmenté de 25,2 % entre 1990 et 2023, notamment en raison de la forte croissance du nombre de camions légers, dont les véhicules utilitaires sport, en hausse de près de 375 % sur la même période (Gouvernement du Québec, 2025).

Ces dynamiques ont des conséquences environnementales, sanitaires et sociales bien documentées, notamment sur la qualité des milieux de vie urbains, la santé des populations et l'acceptabilité sociale de projets de transition.

Face à ces constats, il apparaît de plus en plus pressant de s'éloigner de notre dépendance à l'automobile si nous souhaitons mettre en œuvre une véritable transition écologique (Laviolette *et al.*, 2020).

Cet article met en lumière la manière dont les narratifs dominants de la mobilité et de la transition écologique se renforcent mutuellement, contribuant à faire de l'électrification de l'auto solo une évidence, tout en occultant les impacts intersectoriels de la dépendance à l'automobile et les angles morts d'une transition pensée sans vision systémique.

Le développement de la filière batterie au Québec en offre une illustration concrète.

REPÈRES THÉORIQUES : LES NARRATIFS COLLECTIFS COMME CADRES INTERPRÉTATIFS

Les narratifs collectifs jouent un rôle fondamental dans la structuration des politiques publiques et des imaginaires sociaux [2]. Ils constituent des cadres interprétatifs qui, en intégrant des valeurs, des croyances et une vision de la réalité, influencent la manière dont les individus et les collectivités perçoivent les enjeux, leur donnent sens, définissent leurs priorités et acceptent ou rejettent certaines solutions (Bliuc & Chidley, 2022 ; Hajer, 1995). Ainsi, ils orientent notre compréhension des problèmes et participent à la construction des réponses possibles. Ces discours collectifs ne sont pas neutres : ils reflètent et reproduisent des rapports de pouvoir, des normes culturelles et des intérêts économiques. Ils sont aussi étroitement liés aux représentations sociales (Moscovici, 1961 ; Jodelet, 1989), qui structurent la manière dont les individus et les groupes appréhendent certains phénomènes dans leur réalité quotidienne.

La mobilité en Amérique du Nord en est un exemple éloquent : la voiture est fréquemment associée à l'autonomie, à la liberté et au statut social (Steg, 2005), contribuant à la centralité de l'auto solo dans les pratiques, l'aménagement du territoire et les politiques publiques de transport. Une exploration critique de ces cadres permet d'éclairer pourquoi certaines solutions s'imposent comme des évidences, tandis que d'autres restent marginalisées.

EXPLORATION DES RÉCITS DOMINANTS

Le narratif de la mobilité : une dépendance structurelle et normalisée

La possession de l'automobile privée est au cœur du modèle de mobilité en Amérique du Nord. Son omniprésence ne résulte pas uniquement d'un choix individuel, mais s'inscrit dans un système d'automobilité façonné par des décisions politiques, des infrastructures et des normes culturelles profondément ancrées (Urry, 2004).

[2] Bien que les notions de narratifs collectifs et de discours renvoient à des cadres théoriques distincts, ces termes sont utilisés ici de manière complémentaire pour désigner les cadres discursifs et interprétatifs structurant les enjeux et les solutions envisagées dans un contexte de transition écologique.

Depuis le milieu du XX^e siècle, l'étalement urbain, la multiplication des banlieues pavillonnaires et l'essor de pôles commerciaux accessibles principalement en voiture ont rendu la mobilité motorisée à la fois dominante et souvent incontournable. Les lieux de vie, de travail et de consommation se trouvent ainsi spatialement dispersés, reliés avant tout par le réseau routier et autoroutier.

Ce système est activement consolidé par l'industrie automobile, qui associe la voiture à la liberté, à l'indépendance, au bonheur et au statut social à travers ses stratégies publicitaires (Larivière, 2025). Les mises en scène idéalisées valorisant les véhicules imposants, où les paysages naturels, les routes désertes et la vitesse sont synonymes d'émancipation personnelle et de virilité, contribuent à renforcer la culture de l'auto centrée sur la possession individuelle et participent à sa légitimation (Brazeau & Denoncourt, 2022).

Ce modèle est également soutenu par des politiques publiques asymétriques : les incitatifs à l'achat de véhicules et les investissements dans les infrastructures routières contrastent avec le sous-financement chronique de la mobilité active et du transport collectif, ce dernier étant de surcroît soumis à des impératifs de rentabilité. Le narratif dominant soutient et légitime cette asymétrie en véhiculant l'idée que l'automobile est le moyen le plus efficace pour se déplacer et qu'elle constitue un besoin essentiel (Mattioli, 2016), rendant sa remise en question particulièrement difficile. Dans cette logique, les routes et autoroutes sont érigées en biens publics évidents et nécessaires, justifiant un financement collectif massif, tandis que les alternatives à l'auto solo sont reléguées à des choix individuels ou des pratiques secondaires. Ce narratif dominant naturalise ainsi la place de l'auto solo et la légitime en orientant la manière dont la mobilité est perçue et jugée socialement. Il contribue à ce que certains auteurs appellent la « motonormativité », le biais cognitif et social qui fait de la voiture non plus un choix, mais une évidence sociale, le mode par défaut (Walker & Brömmelstroet, 2025).

Le narratif de la transition écologique : croissance verte et technocentrisme

Dans le discours dominant, la transition est avant tout présentée comme une réponse aux changements climatiques, où la réduction des GES constitue la priorité absolue. Cette vision s'inscrit dans la continuité du modèle économique actuel : la croissance y est présentée comme souhaitable et nécessaire, la transition comme une « croissance verte » reposant sur la substitution des sources d'énergie et l'innovation technologique (Audet, 2016).

Le Plan pour une économie verte 2030 du gouvernement du Québec (2020) illustre cette orientation. L'électrification des transports, la modernisation des infrastructures et l'optimisation des processus industriels y sont présentées comme principaux leviers de la transition. Celle-ci est formulée comme une opportunité économique, appelée à stimuler la compétitivité et à soutenir l'émergence de nouveaux marchés – il s'agit de faire de la lutte contre les changements climatiques « une source de croissance, d'emplois et d'innovation » (Gouvernement du Québec, 2020). Ce narratif cherche ainsi à concilier carboneutralité et expansion économique, en privilégiant une modernisation des infrastructures et des systèmes existants plutôt qu'une transformation structurelle (Romdhani & Audet, 2022).

Cette orientation est confirmée par l'analyse du discours politique québécois proposée par Lalande (2026) : la transition y est majoritairement cadrée comme une transition énergétique technocentrée, dont l'électrification des transports constitue la figure de proue. Par ailleurs, les solutions comportementales mises de l'avant, comme l'achat d'un véhicule électrique neuf ou la consommation de produits écoresponsables, sont présentées comme universelles, alors qu'elles reposent sur des conditions matérielles inégalement distribuées, risquant de faire de la transition un privilège plutôt qu'un projet de société partagé.

À la croisée des récits : l'électrification de l'auto solo comme solution évidente

L'entrecroisement des narratifs dominants de la mobilité et de la transition aboutit à une solution perçue comme idéale et évidente : le remplacement des véhicules thermiques par des véhicules électriques. Cette convergence repose sur l'illusion d'un compromis parfait, où la lutte contre les changements climatiques pourrait s'opérer sans remettre en question la centralité de l'automobile ni le modèle économique existant.

Le développement de la filière batterie au Québec en est l'illustration concrète. S'inscrivant dans la vision économique du projet Saint-Laurent (Lehmann, 2024a), ce projet colossal, dont la valeur des investissements annoncés dépasse 11 milliards de dollars (Investissement Québec, 2026), englobe plus de 50 initiatives réparties dans les secteurs industriels, extractifs, énergétiques et de transport (Lehmann, 2024b). Bien au-delà du cas hautement médiatisé de Northvolt, on retrouve au cœur de cette filière la « Vallée de la transition énergétique », déployée entre les trois pôles de Bécancour, Trois-Rivières et Shawinigan.

Présenté comme un levier central de décarbonation et d'atteinte des cibles climatiques de la province, ce projet est porté par l'ambition affichée de faire du Québec le producteur de « la batterie la plus verte et responsable au monde » (Investissement Québec, 2026). Il s'inscrit ainsi dans un discours économique attrayant qui conjugue logiques de transition et de croissance économique : le Québec y est envisagé non seulement comme territoire de transition énergétique, mais aussi, surtout, comme pôle industriel compétitif à l'échelle internationale, justifiant des investissements massifs et des politiques incitatives.

DISCUSSION : ÉCUEILS ET ANGLES MORTS DES NARRATIFS DOMINANTS

Les effets systémiques invisibilisés de l'automobilité

Si l'électrification des transports s'impose comme une évidence dans les discours dominants, elle tend à occulter les impacts intersectoriels de

notre dépendance collective à l'automobile, qui dépassent largement la seule empreinte carbone (Laviolette, 2020 ; Miner et al., 2024).

Sur le plan environnemental, le système d'automobilité génère des pollutions multiples, notamment des microplastiques et des particules fines issus de l'usure des pneus et des freins. L'étalement urbain, en facilitant la dispersion des activités humaines, contribue à la destruction des milieux naturels, favorise l'imperméabilisation des sols et renforce la nécessité de déplacements motorisés toujours plus longs et fréquents. Sur le plan sanitaire et social, les impacts sont particulièrement significatifs dans les milieux urbains. La congestion, qui accroît le stress et réduit la qualité de vie, la sédentarité associée à l'usage de la voiture, reconnue comme facteur de risque pour la santé, la pollution atmosphérique, les blessures et accidents, ainsi que la dégradation des milieux de vie constituent des coûts considérables pour la santé publique, souvent invisibilisés dans les débats sur la mobilité durable. Les rues, transformées en corridors de transit, perdent leur fonction de lieux de vie en rendant les espaces hostiles aux interactions humaines. La priorité accordée aux infrastructures routières réduit les espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes, dégrade la sécurité et l'attrait des modes actifs, et altère la convivialité des quartiers. La voiture impose ainsi son rythme et conditionne l'usage de l'espace public, affectant directement le bien-être de la population. Enfin, sur le plan économique, le maintien du modèle actuel mobilise des ressources publiques considérables (entretien du réseau routier, soutien à l'industrie automobile), et représente une charge financière significative pour les ménages.

Certains travaux invitent ainsi à penser l'auto solo, telle qu'enchaînée dans le système d'automobilité actuel, comme une source de « désutilités » économiques, sociales et environnementales : plutôt que d'offrir la liberté et de faciliter la vie, elle devient une contrainte, imposant des distances, des temps, des impacts et des dépenses croissantes (Illich, 1974 ; Orynycz et al., 2026).

Les narratifs dominants, en centrant les solutions sur le véhicule privé électrique, tendent à invisibiliser et reproduire ces effets systémiques plutôt qu'à les résoudre.

Le réductionnisme climatique et l'absence de vision systémique

Tout comme le narratif dominant de la mobilité, celui de la transition s'inscrit dans une lecture largement centrée sur les émissions de GES. Ce réductionnisme climatique ramène la transition écologique à une transition énergétique technocentrée (Audet, 2026) et contribue à occulter d'autres dimensions systémiques essentielles, telles que la destruction des écosystèmes, la raréfaction des ressources, les inégalités sociales et le dépassement des limites planétaires (Rockström et al., 2009). Cette perspective tend ainsi à faire oublier que les changements climatiques, bien qu'ils constituent un défi majeur, ne sont qu'un des symptômes d'une catastrophe écologique et sociale plus profonde qui touche l'ensemble de notre rapport au vivant et à la planète.

Ce cadrage de la transition par l'unique décarbonation fait miroiter la possibilité de soutenir la croissance économique tout en diminuant les pressions environnementales – un découplage qui, selon plusieurs, peine à se concrétiser (Hickel & Kallis, 2020). Comme le formule de manière provocatrice Aurélien Barrau lors d'un panel public au Global Positive Forum : « *Avec un bulldozer qui fonctionne à l'énergie solaire, on peut raser la forêt amazonienne. On n'aura pas émis de CO₂, mais on aura quand même rasé la forêt* » (2019). Ainsi, la centralité accordée aux GES dans les narratifs dominants masque la poursuite de dynamiques destructrices et conduit à considérer comme « durables » des solutions incompatibles avec les écosystèmes et les capacités biophysiques de la planète.

Le développement de la filière batterie illustre ce paradoxe : il repose sur une intensification de l'extraction de matériaux critiques (p. ex. : lithium, cobalt, nickel) dont l'exploitation engendre des impacts environnementaux et sociaux majeurs

comme la déforestation, la contamination des eaux, l'accaparement des terres, et des atteintes aux droits et à la santé des travailleurs et des communautés. Ces impacts sont largement invisibilisés dans les discours officiels sur les « batteries vertes », orientant ainsi, voire limitant, la compréhension de la population de ces enjeux.

Renforcement mutuel des narratifs dominants : vers un verrouillage du système

Loin d'être indépendants, les narratifs de la mobilité et de la transition, tels que portés par les pouvoirs publics, se renforcent mutuellement et contribuent à un verrouillage systémique. En légitimant l'électrification de l'auto solo comme solution principale, ils marginalisent d'autres trajectoires possibles. Cette dynamique se manifeste notamment par le sous-financement chronique du transport collectif, la place limitée accordée à la mobilité active dans la planification territoriale, et l'absence de politiques structurantes de sobriété en matière de mobilité.

Parallèlement, le développement des réseaux industriels, énergétiques et de transport renforce la dépendance à l'auto, laquelle justifie en retour l'expansion de ces mêmes infrastructures. Il en résulte une boucle de renforcement mutuel, alimentée à la fois par le narratif de la mobilité qui naturalise l'auto solo, et par celui de la transition centré sur la croissance verte. Loin de réduire l'empreinte écologique du système de mobilité, cette dynamique en déplace les impacts tout en verrouillant les infrastructures dans un modèle fondé sur l'extraction et la croissance.

Ce verrouillage opère aussi au niveau des imaginaires collectifs. En l'absence de contre-récits structurés valorisant des alternatives viables et attractives, il devient difficile de penser, et encore plus d'accepter collectivement, des transformations plus profondes des systèmes de mobilité et de production. C'est précisément dans cet espace que s'ouvre la nécessité de penser autrement la transition.

CONCLUSION : VERS DES NARRATIFS DISRUPTIFS

Le regard critique porté dans cet article montre que les réponses actuelles à la crise écologique ne peuvent être comprises indépendamment des narratifs qui les structurent. En croisant les narratifs dominants de la mobilité et de la transition, l'article met en lumière comment l'électrification de l'auto solo et le développement de la filière batterie s'imposent comme des évidences, tout en reproduisant les logiques du système existant et en occultant ses effets systémiques.

Ces réflexions invitent à distinguer deux questions essentielles : celle de l'acceptabilité sociale des solutions proposées, et celle, plus fondamentale, de leur souhaitabilité. En l'absence d'une réelle prise en compte systémique des enjeux, qui intègre les limites planétaires, les impacts sur la santé et les milieux de vie, et les dynamiques d'inégalités, des solutions comme la filière batterie et l'électrification de l'auto solo peuvent devenir largement acceptées sans être pour autant souhaitables à long terme. Les narratifs dominants rendent ainsi acceptable ce qui mériterait d'être profondément repensé. La question centrale qui se pose alors est comment coconstruire des narratifs qui orientent l'action collective vers ce qui est réellement souhaitable? Cette interrogation interpelle en premier lieu les pouvoirs publics, responsables des orientations politiques et des investissements structurants, mais aussi les acteurs économiques, les médias, les milieux universitaires et les organisations de la société civile qui contribuent à reproduire ou à challenger ces récits.

Des pistes émergent déjà. Plusieurs initiatives locales témoignent de la capacité à créer des narratifs disruptifs, notamment à travers des démarches de coconstruction des visions de la transition comme les Collectivités ZÉN (zéro émission nette) et Transition en commun, des expérimentations en mobilité partagée comme LocoMotion, ou encore des espaces de dialogue et de mise en récit tels que les Dialogues climatiques de l'Institut du nouveau monde, la Fresque des nouveaux récits, et le balado Les imaginables.

Ces initiatives partagent une vision systémique des enjeux, une attention à la justice sociale et environnementale, ainsi qu'une capacité à rendre désirables d'autres manières d'habiter le monde et de se déplacer.

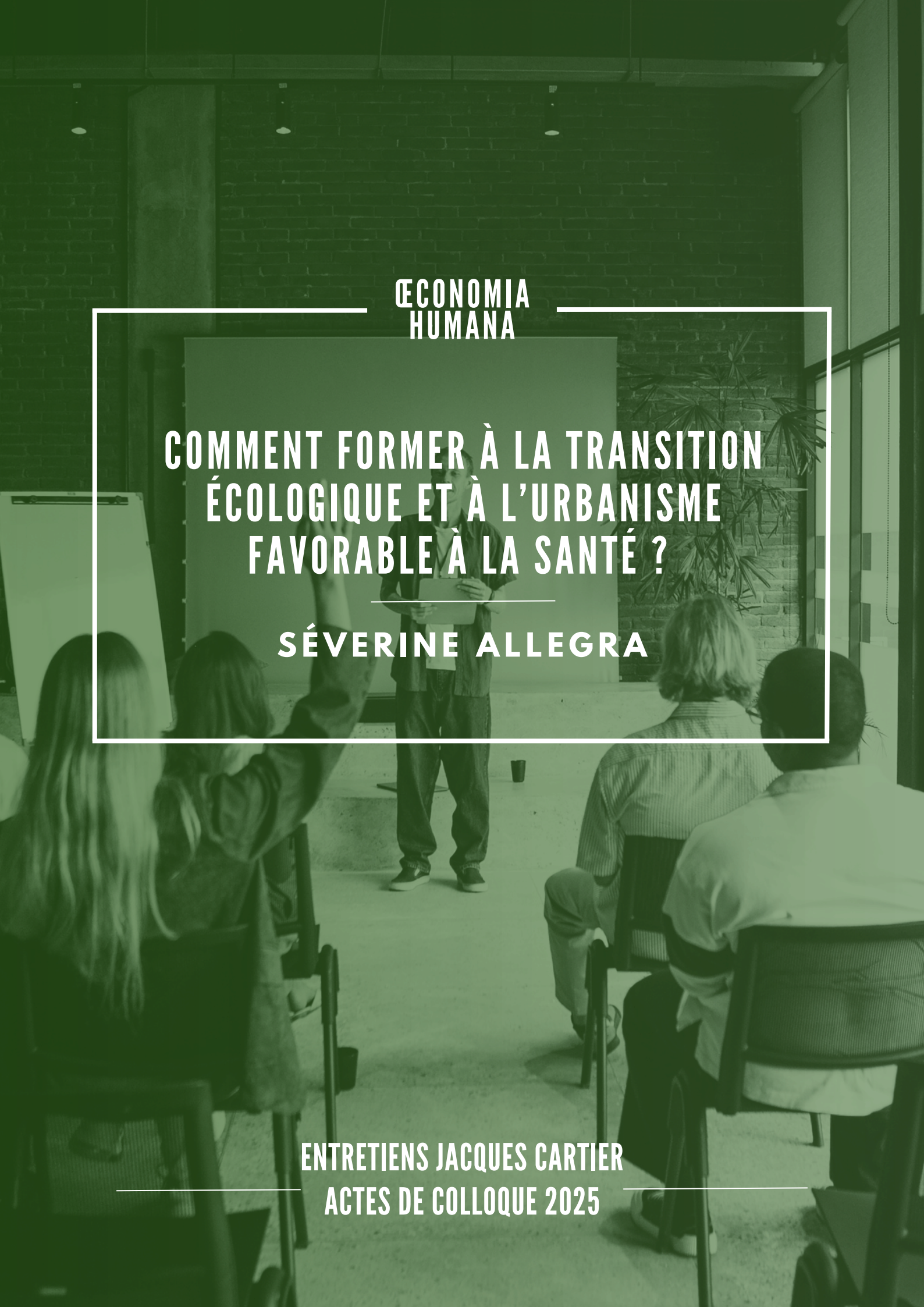
Dépasser les limites des narratifs dominants implique toutefois d'aller au-delà de ces expérimentations locales. Il s'agit d'explorer comment ces « nouveaux récits » peuvent gagner en visibilité, en légitimité et en capacité à orienter les politiques publiques. C'est là un chantier de recherche et d'action collective qui reste largement ouvert.

BIBLIOGRAPHIE

- Audet, R. (2016). Discours autour de la transition écologique. Dans M.-J. Fortin, Y. Fournis & F. L'Italien (dir.), *La transition énergétique en chantier. Les configurations institutionnelles et territoriales de l'énergie*. Presses de l'Université Laval.
- Audet, R. (2026). *La transition sociale et écologique au Québec*. Presses de l'Université du Québec.
- Barrau, A. (2019). Réveiller, Alerter mais surtout Encourager ! S'engager pour un monde positif. [Communication orale]. Global Positive Forum 2019, Institut de l'économie positive. https://www.youtube.com/watch?v=_pDd2SPso_Y
- Bliuc, A.-M., & Chidley, A. (2022). From cooperation to conflict: The role of collective narratives in shaping group behaviour. *Social and Personality Psychology Compass*, 16(7), e12670. <https://doi.org/10.1111/spc3.12670>
- Brazeau, A., & Denoncourt, J.-C. (2022). *Sans limite : la publicité automobile au Canada. Pratiques, cadre réglementaire et recommandations*. Equiterre. <https://cms.equiterre.org/uploads/sanslimite-lapubliciteautomobileaucanada.pdf>
- Gouvernement du Québec. (2020). *Plan pour une économie verte 2030. Politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques*. <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-economie-verte-2030.pdf>
- Gouvernement du Québec. (2025). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2023 et leur évolution depuis 1990*. <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2023/inventaire-ges-1990-2023.pdf>
- Hajer, M. A. (1995). *The Politics of Environmental Discourse: Ecological Modernization and the Policy Process*. Clarendon Press Oxford.
- Hickel, J., & Kallis, G. (2020). Is Green Growth Possible? *New Political Economy*, 25(4), 469-486. <https://doi.org/10.1080/13563467.2019.1598964>
- Illich, I. (1974). *Energy And Equity*. Harper & Row.
- Intergovernmental Panel on Climate Change – IPCC. (2023). *Climate Change 2023: Synthesis Report*. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (p. 35-115). <https://doi.org/10.59327/IPCC/AR6-9789291691647>
- Investissement Québec. (2026). Découvrez la filière batterie québécoise ! <https://filierebatterie.investquebec.com/fr>
- Jodelet, D. (1989). Représentations sociales : un domaine en expansion. Dans D. Jodelet (dir.), *Les représentations sociales* (p. 31-61). Presses universitaires de France.
- Lalande, J. (2026). *Entre discours dominant et perceptions citoyennes : les représentations sociales de la transition écologique au Québec*. [Thèse de doctorat, université du Québec à Montréal]. Archipel. <https://archipel.uqam.ca/19840/>
- Larivière, L. (2025). *Quand la publicité s'oppose à la transition écologique : immersion dans l'univers des marques automobiles*. Éditions de l'Aube.
- Lavolette, J. (2020, octobre). *L'état de l'automobile au Québec : constats, tendances et conséquences*. [Rapport final de recherche – Partie 1. Fondation David Suzuki]. https://fr.davidsuzuki.org/wp-content/uploads/sites/3/2020/10/Rapport_Fondation-David-Suzuki-Final-Part1-Dependance-auto-10.2020.pdf
- Lavolette, J., Morency, C., & Waygood, E. O. D. (2020). Persistence de l'automobilité ? Analyse en trois perspectives. *Flux*, 119-120(1-2), 142-172. <https://doi.org/10.3917/flux1.119.0142>
- Lehmann, Q. (2024a). Filière batterie : transition en déroute. À bâbord !, 101, 39-41. <https://id.erudit.org/iderudit/106466ac>
- Lehmann, Q. (2024b). *Projet Saint-Laurent : le Québec comme Batterie de l'Amérique du Nord*. Praxis. https://praxis.encommun.io/cn/epwKENV_Fbo4v7WEO6pHIJ48ZYw/
- Mattioli, G. (2016). Transport needs in a climate-constrained world. A novel framework to reconcile social and environmental sustainability in transport. *Energy Research & Social Science*, 18, 118-128. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2016.03.025>
- Miner, P., Smith, B. M., Jani, A., McNeill, G., & Gathorne-Hardy, A. (2024). Car harm: A global review of automobility's harm to people and the environment. *Journal of Transport Geography*, 115, 103817. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2024.103817>
- Moscovici, S. (1961). *La psychanalyse, son image et son public*. Presses universitaires de France.

BIBLIOGRAPHIE

- Orynycz, O., Matijošius, J., Raymundo, H., dos Reis, J. G. M., Ruchała, P., & Świć, A. (2026). Energy and Emission Disutilities of Transport Modes Under Transport Innovation in the European Union. *Energies*, 19(5), 1346. <https://doi.org/10.3390/en19051346>
- Rockström, J., Steffen, W., Noone, K., Persson, A., Lambin, E. F., Lenton, T. M., Scheffer, M., Folke, C., Schellnhuber, H. J., Nykvist, B., de Wit, C. A., Hughes, T., van der Leeuw, S., Rodhe, H., Sörlin, S., Snyder, P. K., Costanza, R., Svedin, U., Falkenmark, M., et al. (2009). A safe operating space for humanity: identifying and quantifying planetary boundaries that must not be transgressed could help prevent human activities from causing unacceptable environmental change, argue Johan Rockstrom and colleagues. *Nature*, 461(7263), 472. <https://doi.org/10.1038/461472a>
- Romdhani, A., & Audet, R. (2022). Quatre discours de la transition écologique pour la région métropolitaine de Montréal. *Les Contributions de la Chaire de recherche UQAM sur la transition écologique*, 21. <https://chairetransition.esg.uqam.ca/wp-content/uploads/sites/48/2022/11/Quatre-discours-de-la-transition-ecologique-pour-la-region-metropolitaine-de-Montreal.pdf>
- Steg, L. (2005). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A*, 39, 147-162. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.07.001>
- Urry, J. (2004). The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 25-39. <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>
- Walker, I., & Brömmelstroet, M. t. (2025). Why do cars get a free ride? The social-ecological roots of motonormativity. *Global Environmental Change*, 91, 102980. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2025.102980>

A person is standing at the front of a room, holding a tablet and presenting to an audience. The audience is seated in the foreground, seen from behind. The room has a brick wall and large windows on the right side. The image is overlaid with a green tint and a white border.

**OECONOMIA
HUMANA**

**COMMENT FORMER À LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE ET À L'URBANISME
FAVORABLE À LA SANTÉ ?**

SÉVERINE ALLEGRA

**ENTRETIENS JACQUES CARTIER
ACTES DE COLLOQUE 2025**

COMMENT FORMER À LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET À L'URBANISME FAVORABLE À LA SANTÉ ? LA MISE EN PLACE DE LA CERTIFICATION « TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DÉVELOPPEMENT SOUTENABLE » (TEDS) À L'UNIVERSITÉ JEAN MONNET SAINT-ÉTIENNE

SÉVERINE ALLEGRA

Professeure des universités en microbiologie et biologie moléculaire,
laboratoire Environnement, ville, société (UMR 5600)
Vice-présidente déléguée au développement durable et à la RSE (2022-2025)
Université Jean Monnet-Saint-Étienne
severine.allegra@univ-st-etienne.fr

INTRODUCTION ET MISE EN CONTEXTE

L'université Jean Monnet (UJM), établissement pluridisciplinaire de taille moyenne implanté à Saint-Étienne, compte environ **21 000 étudiants et 1 800 personnels**. Les neuf composantes couvrent des champs allant des sciences humaines aux sciences expérimentales, en passant par le droit, l'économie, les arts, la santé et le sport. Membre fondateur de **l'université virtuelle Environnement & développement durable (UVED)**, l'UJM s'inscrit depuis 2017 dans une dynamique institutionnelle orientée vers **la responsabilité sociétale et environnementale (RSE)**, la transition écologique et l'adossement des formations aux enjeux socioécologiques contemporains. L'UJM est officiellement labellisée DD&RS depuis le 18 décembre 2025. Ce label est délivré pour une durée de deux ans (renouvelable) par le Collectif pour l'intégration de la responsabilité sociétale dans l'enseignement supérieur (CIRSES).

Ma trajectoire de recherche ainsi que mes engagements institutionnels et citoyens ont concouru à ancrer cette orientation. Les effets du changement climatique observés dans mes travaux sur les milieux aquatiques – augmentation du risque **Legionella**, épisodes récurrents de **blooms de cyanobactéries** – ont

renforcé la nécessité de relier **santé, environnement, urbanisme et pratiques sociales**.

Mes responsabilités d'enseignement dans la formation des étudiants du bachelor universitaire technologique parcours Sciences de l'environnement et écotechnologies (BUT GB SEE – formation de trois ans professionnalisante), notamment **les enseignements transversaux** (accompagnement des étudiants dans leur projet professionnel et dans l'acquisition de la compétence 5 de leur formation, à savoir « Déployer l'économie circulaire et le développement durable »), m'ont permis de confronter la formation disciplinaire à **la réalité de terrain**.

Parallèlement, les orientations nationales du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (2023-2024) sur la formation des étudiants et des personnels à la transition écologique et au développement soutenable (TEDS) ont contribué à la création et à la mise en place d'**une certification TEDS en 1^{er} cycle à l'UJM**, conçue comme un levier de formation, de transformation institutionnelle et d'appropriation collective des enjeux de transition.

La contribution présentée ici rend compte de la genèse, du fonctionnement et des premiers enseignements tirés de ce dispositif, encore en phase d'appropriation institutionnelle et pédagogique.

REPÈRES THÉORIQUES

Le dispositif s'inscrit dans un ensemble de cadres conceptuels mobilisés pour penser les transitions socioécologiques et leurs déclinaisons pédagogiques, parmi lesquels :

- **les limites planétaires** et les transformations associées à l'Anthropocène ;
- **la théorie du Donut** articulant soutenabilité écologique et justice sociale ;
- **les objectifs de développement durable** (ODD) comme référentiel partagé ;
- les approches par **compétences socio-écologiques** et **éducation transformatrice** ;
- le **Campus de la transition** comme expérience concrète ;
- la formation à l'animation de **la Fresque du climat** et de **l'atelier 2Tonnes**, outils de sensibilisation sur les changements environnementaux et la mesure de leurs impacts.

L'appartenance de l'UJM à l'**UVED** a constitué un appui scientifique et pédagogique important, en facilitant l'accès à des ressources mutualisées, à des communautés de pratiques et à une culture partagée de **la transdisciplinarité**.

MÉTHODOLOGIE ET DÉMARCHE DE MISE EN ŒUVRE

Plusieurs facteurs ont favorisé la mise en œuvre du dispositif : la présence de personnes déjà sensibilisées dans chaque composante et service de l'UJM ; l'existence d'un événement annuel gratuit et ouvert à tous (le Printemps du développement durable) ; ainsi que l'articulation avec la politique de développement durable de la métropole stéphanoise (53 communes).

La création d'un **COPIL TEDS** en 2023 a permis de faire se rencontrer ces individus déjà informés mais souvent seuls (référent.e par formation, VP DD&RSE, services pédagogiques, direction de la formation).

Le dispositif s'est déployé autour de **six crédits TEDS : deux crédits transversaux** via un parcours Moodle commun et **quatre crédits**

intégrés aux unités d'enseignement (UE)/unités d'enseignement d'ouverture et de sensibilisation (UEOS) existantes ou spécifiques selon les formations. **Le premier lancement institutionnel a commencé en octobre 2024 avec l'inscription de 4 950 étudiants.**

La certification TEDS a été conçue comme **un parcours progressif sur trois ans** en 1^{er} cycle (licences et BUT), combinant tronc commun et ancrages disciplinaires.

PRÉSENTATION DE LA CERTIFICATION TEDS : PRINCIPES ET FONCTIONNEMENT

La certification repose sur trois piliers complémentaires :

1. **un tronc commun transversal**, accessible à tous les étudiants via Moodle, visant l'acquisition d'un socle partagé de connaissances et de représentations sur les enjeux environnementaux, la santé, les inégalités sociales, les transitions urbaines et les leviers d'action ;
2. **des ancrages disciplinaires contextualisés**, intégrés dans les formations (UE/UEOS, situations d'apprentissage et d'évaluation [SAE], projets, ateliers), permettant d'articuler transition écologique, **pratiques professionnelles et situations concrètes** ;
3. **des expériences formatives engageantes**, qui incluent ateliers collaboratifs, fresques, projets étudiants, participation à des événements, tels que **le Printemps DD de l'UJM**, favorisant le passage de la sensibilisation à **l'engagement et la capacité d'agir**.

Le dispositif a été pensé pour limiter les obstacles organisationnels : certification gratuite, intégration aux parcours existants, reconnaissance par l'assiduité.

Les premiers retours montrent toutefois la nécessité d'ajuster les modalités de preuve, de clarifier les consignes et de trouver un équilibre entre **confiance, traçabilité et faisabilité à grande échelle**.

RÉSULTATS ET ENSEIGNEMENTS INTERMÉDIAIRES À LA MI-JANVIER 2026

Le tableau présenté ci-dessous montre le nombre d'étudiants réellement engagés dans le parcours Moodle TEDS à la mi-janvier 2026.

Ces résultats mettent en évidence plusieurs éléments. Tout d'abord, le taux d'inscription élevé (8 521 étudiants) confirme la capacité de l'institution à déployer un dispositif de formation

massif à l'échelle du 1^{er} cycle. Toutefois, les taux de complétion plus faibles – 28,6 % pour le test de positionnement en 1^{re} année du cycle (1^{re} année de licence ou de BUT) ; 26,9 % pour le test à réaliser en 2^e année de licence ou de BUT, et 3,8 % pour la validation d'une activité TEDS – révèlent un écart important entre exposition au dispositif et appropriation effective.

L'analyse par cohorte, ici dans le cas du BUT GB SEE, met en lumière des différences significatives.

Tableau 1

Bilan du suivi d'achèvement du parcours Moodle TEDS (tronc commun – 2 crédits TEDS) à la mi-janvier 2026

Résultats mi-janvier 2026	Inscrits	Test positionnement 1 ^{re} année		Test intermédiaire 2 ^e année	Validation activité TEDS
		Au moins 1 test	4 tests		
UJM (licences et BUT)	8 521	2 440	2 289	320	nd
Pourcentage (%)	100	28,6	26,9	3,8	nd
BUT GB SEE promo 2024	59	40	36	4	12
Étudiants en 1 ^{re} et en 2 ^e année (%)	100	67,8	61,0	6,8	20,3
BUT GB SEE promo 2025	77	3	4		0
Étudiants en 1 ^{re} année (%)	100	3,9	5,2		0

Étudiants engagés à l'UJM (toutes licences et BUT) depuis octobre 2024 soit après 1 an et 3 mois.

Étudiants engagés dans le département Génie biologique (BUT GB SEE) de la composante Institut universitaire technologique (IUT) après 1 an et 3 mois pour la promotion 2024 et après 3 mois pour la promotion 2025.

Les étudiants du BUT GB SEE promotion 2024 sont déjà engagés dans une formation intégrant explicitement les compétences liées à l'économie circulaire et au développement durable. Ils présentent des taux de participation élevés mais similaires à d'autres BUT comme le BUT Mesures physiques, qui est aussi une formation des métiers du secteur secondaire, mais également à l'instar du BUT Gestion administrative et commerciale des organisations des métiers du secteur tertiaire.

Cependant, la manière de présenter et d'accompagner les étudiants sur cette certification est différente d'un BUT à l'autre. Les BUT GB SEE ont été relancés trois fois (octobre 2024, janvier 2025 et octobre 2025) sur l'opportunité pour eux de valider cette certification TEDS d'ici la fin de leur formation (juin 2027). Dans d'autres BUT, les étudiants ont été encadrés en présentiel pour réaliser tout ou partie du parcours Moodle.

Pour la promotion BUT GB SEE 2025, récemment entrée dans le dispositif, les résultats suggèrent que l'appropriation de la TEDS s'inscrit dans une temporalité longue, nécessitant à la fois une maturité disciplinaire et une acculturation progressive aux enjeux de transition.

Ces constats confirment que la formation à la transition écologique ne peut être pensée comme un apprentissage ponctuel ou uniquement transmissif, mais comme un processus évolutif, articulant connaissances, expériences et mises en situation. Pour exemple, les pourcentages de complétion ont plus augmenté dans la promotion 2024 après l'évènement du Printemps DD de l'UJM du 17 mars au 5 avril 2025.

Il sera intéressant de suivre les statistiques de cette promotion après leur stage de huit semaines de fin de 2^e année et leurs SAE dans le cadre de la compétence « Déployer l'économie circulaire et le développement durable ».

FORMER POUR TRANSFORMER : QUELS ENSEIGNEMENTS POUR L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE ?

La formation comme condition nécessaire mais non suffisante de l'acceptabilité

Les résultats montrent que la sensibilisation seule, même bien conçue, ne garantit ni l'engagement ni l'appropriation. L'acceptabilité sociale des transitions écologiques repose moins sur l'accumulation de connaissances que sur la capacité des individus à comprendre les arbitrages, à expérimenter les contraintes et à percevoir les bénéfices collectifs à moyen et à long terme.

Dans cette perspective, la certification TEDS constitue un prérequis, mais doit être complétée par des dispositifs pédagogiques favorisant l'expérience concrète, le débat, la confrontation à des situations réelles. C'est tout l'enjeu des quatre crédits TEDS intégrés aux UE/UEOS existantes ou spécifiques selon les formations.

L'UEOS « Questions environnementales » : un dispositif interdisciplinaire structurant

Dans le cadre de la certification TEDS, l'UJM a mis en place une UEOS intitulée « Questions environnementales », portée conjointement par les facultés de sciences et techniques, de sciences humaines et sociales, d'arts, lettres et langues. Initialement conçue comme un dispositif expérimental, cette UEOS est aujourd'hui ouverte à l'ensemble des étudiants de l'université et constitue un pilier du tronc commun de la formation à la transition écologique.

Cette UEOS prend la forme d'un cycle annuel de 24 conférences pluridisciplinaires, réparties sur l'année universitaire, et animées par des enseignants-chercheurs issus de champs variés (sciences du vivant, géographie, sociologie, sciences de l'éducation, lettres, langues, arts, droit, économie, etc.).

L'objectif de cette UEOS est de proposer aux étudiants une lecture transversale et contextualisée des enjeux environnementaux, en articulant savoirs scientifiques, dimensions sociales, culturelles et politiques des transitions, et liens avec la santé et les territoires. Le format conférence, complété par des temps d'échanges et de débat, vise à favoriser la compréhension des interdépendances entre disciplines et à développer une culture commune de la transition écologique. L'adossement progressif de ce cycle à la certification TEDS permet d'inscrire ces enseignements dans un parcours structuré, tout en laissant une large place à l'appropriation individuelle et à la réflexion critique.

Par son ouverture à tous les étudiants et sa dimension intercomposante, l'UEOS « Questions environnementales » constitue ainsi un outil central d'acculturation, de dialogue et de sensibilisation, contribuant à la formation de futurs professionnels et citoyens capables d'appréhender la complexité des transitions socioécologiques et leur acceptabilité sociale.

Rôle de l'université dans la fabrique du citoyen de la transition

La certification TEDS contribue à former des étudiants capables de devenir des acteurs intermédiaires entre savoirs scientifiques, décisions publiques et attentes citoyennes. Cette posture est particulièrement stratégique dans les domaines de l'urbanisme favorable à la santé, où les projets touchent directement aux usages, aux modes de vie et aux représentations sociales.

L'université apparaît ainsi comme un lieu de médiation, où peuvent s'expérimenter des formes de dialogue entre disciplines, institutions et territoires.

Communes et territoires : espaces d'apprentissage de l'acceptabilité

Les collectivités locales constituent des laboratoires privilégiés de l'acceptabilité sociale. Les projets liés à la biodiversité, à la gestion des

déchets, à l'eau ou aux espaces publics confrontent directement les citoyens aux tensions entre contraintes individuelles et bénéfices collectifs.

L'articulation entre certification TEDS, projets étudiants territorialisés et politiques publiques locales ouvre des perspectives fortes : apprentissages ancrés dans le réel, implication citoyenne, coconstruction des transitions.

Dans cette dynamique, la certification TEDS peut devenir un outil de mise en cohérence entre formation universitaire, action publique locale et acceptabilité sociale, permettant de :

- renforcer les partenariats avec les communes et les intercommunalités pour développer des projets étudiants territorialisés ;
- élargir la participation des enseignants-chercheurs de toutes disciplines via l'UVED et les réseaux nationaux ;
- consolider l'évaluation longitudinale de l'impact de la certification (engagement, postures, pratiques professionnelles) ;
- développer des dispositifs favorisant la coconstruction avec les citoyens et usagers.

CONCLUSION

Des ajustements progressifs (émargement centralisé, clarification des consignes, accompagnement des référents) participent à la construction d'un dispositif plus robuste, mais soulignent aussi que la massification de la formation à la transition écologique nécessite des formes d'évaluation adaptées, distinctes des modalités académiques classiques.

Ainsi, la certification TEDS apparaît comme un levier de transformation institutionnelle, pédagogique et sociétale, contribuant à former des étudiants capables de participer activement à la transition écologique et à l'acceptabilité des changements qu'elle implique.

Une réelle prise de conscience durable suppose des modalités de sensibilisation accessibles, non culpabilisantes et favorisant l'adhésion, ainsi que

la mise en œuvre d'actions concrètes permettant de rendre visibles les impacts positifs, tant sociétaux qu'environnementaux.

La mise en place de la certification TEDS à l'UJM illustre les opportunités et les limites d'une formation à la transition écologique déployée à grande échelle. Si elle favorise une acculturation massive, elle révèle aussi la nécessité d'inscrire les apprentissages dans la durée, la pratique et le dialogue avec les territoires.

En ce sens, former à la transition écologique et à l'urbanisme favorable à la santé ne relève pas uniquement d'un enjeu pédagogique, mais d'un projet de société, dans lequel l'université, les collectivités et les citoyens ont un rôle conjoint à jouer.

Remerciements : toutes les personnes sensibilisées, qui sensibilisent, qui forment, qui accompagnent, qui coordonnent, et à toutes celles qui écoutent et prennent conscience, à l'UJM, sur le territoire de la métropole stéphanoise et plus loin...



**OECONOMIA
HUMANA**

**SAVOIR COHABITER
COMMENT PENSER UNE URBANITÉ
GÉNÉRALISÉE FAVORABLE À LA SANTÉ
CONFÉRENCE CONCLUSIVE**

MICHEL LUSSAULT

**ENTRETIENS JACQUES CARTIER
ACTES DE COLLOQUE 2025**

SAVOIR COHABITER : COMMENT PENSER UNE URBANITÉ GÉNÉRALISÉE FAVORABLE À LA SANTÉ

CONFÉRENCE CONCLUSIVE

MICHEL LUSSAULT

Géographe, professeur à l'École normale supérieure de Lyon

Michel Lussault est l'un des principaux représentants de la géographie sociale en France. Théoricien de l'espace, il étudie ainsi l'inscription spatiale des rapports sociaux et la manière dont les jeux de pouvoir redéfinissent nos espaces de vie. Il défend en particulier la thèse de l'urbanisation généralisée du monde, au sens d'un mode d'habiter constitutif de l'ensemble des organisations sociales et des territoires.

Son dernier ouvrage, *Cohabitions ! Pour une nouvelle urbanité terrestre* (Lussault, 2024), pose plus particulièrement la question de l'habitabilité des systèmes terrestres à l'heure d'une agression continue à l'encontre du vivant, tant humain que non humain, née de cette urbanisation planétaire. Cela passe à la fois par une prise de conscience de nos interdépendances et de nos vulnérabilités, à rebours de toute idéologie de la puissance, puis par un travail relationnel appuyé sur l'attention et l'attachement à autrui, dans l'esprit de l'éthique du *care* anglo-américaine.

Ce texte est la transcription littérale de l'intervention conclusive de Michel Lussault lors des Entretiens Jacques Cartier 2025 à l'École supérieure des professions immobilières (ESPI). Il a été rédigé et annoté par Fernanda Sabrinni-Chatelard et Samuel Deprez puis relu et validé par l'auteur.

PENSER LES RESSOURCES EN CONTEXTE DE COHABITATION

La notion de ressource est, avant toute chose, à concevoir à la fois dans sa dimension matérielle et idéale. On entend par le terme de « ressource » tout élément concret ou abstrait, naturellement

produit ou socialement construit [1], qui se trouve à la disposition des acteurs sociaux – même si cette disponibilité varie en fonction de la position sociale de ces acteurs. Cependant, aucune ressource n'est exclusivement naturelle : toute ressource ne devient telle qu'une fois qu'elle a été construite et médiatisée par la culture, comme le rappelle Marcel Godelier dans son ouvrage *L'idéal et le matériel* (1984). En effet, une ressource à l'état de nature n'a pas de sens : sans culture, sans finalité sociale, nous ne savons rien faire des matières naturelles. Nous devons donc transformer les ressources par la « traduction » idéale et culturelle pour qu'elles acquièrent un sens social. De la même manière, Claude Raffestin, très grand géographe récemment disparu, a lui aussi expliqué dans son ouvrage de référence, *Pour une géographie du pouvoir* (1980), comment l'être humain produit des ressources à partir des matériaux primaires selon un processus de transformation complet, à la fois matériel et culturel, pratique et idéologique. Aucune ressource n'existe sans le système social qui habite un territoire.

Et c'est précisément ainsi que l'on « habite » la terre, au sens des géographes. La théorie de l'habiter est en effet centrale pour la géographie (Stock, 2007 & 2015 ; Lazzarotti, 2006 ; Lussault *et al.*, 2007). Habiter, ce n'est pas que se loger, c'est aussi percevoir son environnement, ressentir un espace et éprouver des besoins, ce qui conduit à produire ses ressources et son espace.

Or l'être humain n'habite jamais seul : nous sommes toujours cohabitants et toujours en cohabitation.

[1] Un réseau social voire un concept théorique peuvent ainsi être une ressource, dès lors qu'ils permettent d'atteindre une fin ou de générer un actif, financier notamment.

On cohabite parce qu'on a toujours à partager le monde avec d'autres entités actives (d'autres *agencies*, dirait-on en anglais), qu'il s'agisse des autres membres des sociétés humaines, ou du vivant non humain, voire des forces issues du système terrestre. Il nous faut partager des espaces et des temps que nous organisons pour notre propre fin – c'est à la fois un plaisir et un poids, car les autres entités qui habitent la terre sont tout aussi productrices que nous du monde que nous habitons. Habiter, c'est donc à la fois enregistrer un état du monde et ajouter un état au monde. Ainsi, pour un géographe, toute action de cohabitation a un impact ; elle a du sens, elle a un effet productif.

UN CHANGEMENT BRUTAL DE PARADIGME

Lorsque les penseurs de la transition écologique parlent de « petits gestes », il s'agit donc presque d'une aporie. Pour le dire de manière provocatrice : il faut en finir avec les petits gestes ; cette formulation ne sert à rien. Il n'y a pas de petit geste cohabitant puisque tout geste de cohabitation, toute pratique de cohabitation est productrice. De même, la transition ne peut être prise comme une sorte de continuité heureuse et pacifique. Mieux vaut en rester au sens originel du terme : la transition est d'abord un changement d'état, de phase. Pour les physiciens, l'idée de transition est brutale et décrit le basculement du monde physique d'un état à un autre.

Or, et il s'agit là d'une des caractéristiques majeures du moment que nous traversons, et que l'on nomme l'Anthropocène, nous nous rendons compte que nous, êtres humains, ne pouvons plus seulement considérer les non-humains comme des entités à notre libre disposition, avec ce fameux droit d'usage permanent et gratuit de la nature dont nous avons construit les fondements théoriques au XIX^e siècle – à l'image des travaux de l'économiste français Jean-Baptiste Say qui, dans son *Traité d'économie politique* (1803), a posé les cadres de cette utilisation par essence gratuite de toute ressource naturelle, laquelle n'appartient à personne d'autre qu'à celui qui l'exploite.

Dès lors, nous avons développé un rapport purement instrumental aux entités non humaines : animaux, végétaux, matières vivantes et non vivantes ; « *c'est là, donc on peut l'exploiter* », en somme. Nous pouvons ployer le non-humain à nos logiques – qu'il suffise d'observer un élevage intensif de volailles pour comprendre ce que cela veut dire – et, puisque cette relation est asymétrique, elle n'a pas d'impact. Elle reste pensée comme une relation instrumentale, et non de cohabitation.

Mieux vaudrait donc parler de « réorientation écologique », plutôt que de transition, dans le sens où nous cohabitons, sur le temps long, avec d'autres humains mais aussi avec des non-humains, et qu'il nous faut prendre de plus en plus conscience de l'ampleur des effets induits de notre rapport asymétrique au monde.

COHABITER DANS UN SYSTÈME URBAIN GLOBALISÉ : UNE ZONE CRITIQUE

Si l'on veut bien admettre cette notion de cohabitation, comment repenser les effets de nos actions vis-à-vis des entités qui cohabitent à nos côtés ? Il faut considérer ici cette cohabitation au sein de ce que les géologues appellent aujourd'hui la « zone critique », c'est-à-dire là où, dans un même espace-temps (celui où s'articulent atmosphère, hydrosphère, biosphère, géosphère et sociosphère), se combinent des entités dont les interrelations deviennent totalement indissociables et sont en tension manifeste. C'est en ce sens qu'est né le concept de « global », notamment en matière de santé. La « santé globale » vient définir une approche systémique d'ensemble dès lors que les chercheurs constatent que santé individuelle, santé sociale et santé des écosystèmes forment un seul et même ensemble de relations. Si l'un de ces paramètres ne se porte pas bien, l'ensemble des autres se retrouve compromis.

De la sorte, la question de la cohabitation devient assez redoutable, mais passionnante : il s'agit d'essayer de comprendre comment cette cohabitation s'inscrit dans la très longue histoire, c'est-à-dire depuis 8 à 9 millions d'années pour les premiers

hominidés, et depuis 300 000 ans environ pour *homo sapiens*. Durant cette période, le néolithique (-10 000 ans environ) a, tout particulièrement, constitué une accumulation géohistorique inédite d'expériences culturelles ; mais c'est surtout depuis ces dernières décennies que la cohabitation humaine a été totalement bouleversée par le phénomène le plus puissant qui ait été donné à voir depuis le début de l'histoire humaine : il s'agit de l'urbanisation généralisée de la planète, ou ce que les anglophones, à la suite de Neil Brenner, professeur à l'université de Chicago, appellent la *planetary urbanization* (Brenner & Keil, 2014).

L'urbanisation – qu'il faut considérer, par-delà ses seules manifestations bâties, en tant que système relationnel et norme culturelle régissant l'ensemble des actions et des formes de vie humaines – est ainsi un processus englobant, une globalisation urbaine. Cela veut dire que l'urbanisation est devenue aujourd'hui un système d'échelle planétaire dans lequel s'inscrit le jeu relationnel de l'ensemble des agents cohabitants, humains et non humains.

La globalisation urbaine est, en outre, le vecteur de ce que l'on appelle la mondialisation. Nous produisons un Monde et un espace social d'échelle planétaire via cette urbanisation, et cela change absolument tout. Tout actant, humain comme non humain, est concerné par cette transformation, et c'est à cette échelle mondiale que l'on doit désormais penser la « zone critique » sous l'effet d'une nouvelle organisation planétaire.

Regardons en particulier, au sein de la zone critique, le cycle de l'eau et la modification des hydrosystèmes, tant directe qu'indirecte, provoquée par les besoins du système urbain. Certaines activités nécessaires au fonctionnement urbain sont ainsi déportées à grande distance des villes, notamment les activités de production et d'extraction de ressources, toutes grandes consommatrices d'eau, que ce soit pour l'irrigation en agriculture ou pour le pompage (eaux « d'exhaure ») et le lessivage ou la filtration des produits miniers.

On prélève ainsi du lithium dans le désert d'Atacama (Chili) pour servir les besoins industriels des fabricants de batteries afin que leurs objets soient achetés sur les marchés urbains. Ce faisant, les populations autochtones du désert se retrouvent privées de leur accès à l'eau, puisque l'extraction du lithium nécessite de l'injection et/ou l'évaporation de saumure alors même que l'on se trouve dans l'une des zones les plus arides au monde. L'urbanisation ne peut donc plus être pensée simplement là où elle est visible. La globalisation est, comme le terme l'indique, un « englobement » dont on voit des traces matérielles partout, y compris dans des espaces que l'on considère comme « ruraux » ou « naturels » – un constat valable absolument partout aujourd'hui.

J'anime actuellement un programme sur la *Suburban City* (la cité suburbaine canadienne) à l'université d'Ottawa. Dans cette perspective, il est très intéressant de travailler sur les impacts déportés de l'urbanisation canadienne, notamment en montrant en quoi l'urbanisation est un vecteur du changement global et du réchauffement climatique. On peut par exemple connecter directement la multiplication des mégafeux au Canada et l'aggravation de leurs impacts (Brown & Brown, 2025) avec l'urbanisation. La probabilité de survenue des dégâts a été démultipliée par les effets systémiques du réchauffement climatique, eux-mêmes directement liés aux effets de l'urbanisation planétaire ; les facteurs conjoints sont à la fois locaux (plus d'infrastructures, d'habitants, de circulations et donc de risques de destructions, d'évacuations et d'inactivité économique) et globaux (conditions estivales plus sèches et plus chaudes).

URBANISATION ET FORÇAGES SUR LES ÉCOSYSTÈMES

Cette idée d'une urbanisation généralisée avait été pensée initialement par Henri Lefebvre, grand philosophe français des années 1950-1960 connu notamment pour son ouvrage *Le droit à la ville* (1968).

Lefebvre était le premier à avoir compris que l'urbanisation des années 1970 n'était pas un simple processus tendanciel d'évolution des formes urbaines, mais une véritable mutation anthropologique de nos organisations sociales (Costes, 2010 ; Brenner *et al.*, 2012). Le droit à la ville, pour Lefebvre, signe un nouveau droit lié à l'urbanisation qui permettrait aux individus de résister à l'aliénation urbaine, ce processus planétaire englobant, en refusant un modèle de ville fonctionnaliste, pensée par et pour l'économie capitaliste, au profit d'une ville accessible et lieu de rencontre et d'échanges pour toutes et tous.

Dans la continuité de la critique de Lefebvre, il s'agit donc de regarder à travers ce filtre de l'urbanisation généralisée ce qui change dans nos modes de vivre ainsi que la façon dont nous nous définissons comme des êtres humains sur la Terre – qui n'est plus la même Terre qu'avant, pas plus que nous ne sommes les mêmes êtres humains. Nous n'habitons plus la Terre de la même manière qu'il y a un siècle : nos modes d'habiter se sont encore plus technicisés, et même nos métabolismes physiologiques ont été petit à petit changés par la relation à notre environnement, saturés qu'ils sont de polluants et de microplastiques et par la surexposition aux aliments agroindustriels hypertransformés – tout cela étant, une fois encore, la résultante de l'urbanisation planétaire et de l'organisation des marchés qu'elle a produite.

Par suite, ce constat empirique permet aussi de démontrer que l'urbanisation planétaire est responsable du dérèglement écologique et des forçages anthropiques sur les systèmes vivants et non vivants de la planète. Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) a d'ailleurs récemment pris en compte cet élément dans la préparation d'un rapport spécial qui cible directement l'impact de l'urbanisation planétaire sur le climat [2].

De la même manière, tout ce que nécessite le système urbain globalisé est responsable de la fragilisation radicale de tous les écosystèmes terrestres et marins, et de ce que l'on nomme la

sixième extinction de masse. Nous sommes désormais capables d'épuiser les ressources renouvelables à l'échelle mondiale : le bouleversement du fonctionnement des systèmes océaniques par les prélèvements halieutiques excessifs en témoigne.

Enfin, l'impact de l'urbanisation planétaire est également sensible en termes de soutenabilité et de santé. Il y a un impact direct de l'urbanisation sur les vagues de chaleur, et leur multiplication provoque des effets sanitaires qui commencent, aujourd'hui, à être extrêmement bien documentés, de même que l'on comprend mieux comment l'exposition de la population aux polluants (liés aux transports et aux activités) est accentuée par les circulations atmosphériques en milieu urbain et provoque des insuffisances respiratoires. Nous sommes donc désormais face à un moment de bouclage où l'urbanisation produit un changement global, lequel produit en retour des effets qui fragilisent la cohabitation humaine avec les systèmes terrestres.

UNE URBANISATION ATTENTATOIRE À LA SOCIÉTÉ

Je voudrais ajouter une réflexion plus en lien encore avec les thématiques de ces Entretiens Jacques Cartier : ce système urbain globalisé n'est pas intrinsèquement vecteur de bien-être. L'urbanisation est attentatoire, agressive par conception ; elle va dans le sens de la fragilisation des conditions d'existence des cohabitants eux-mêmes. Ainsi, le développement des pathologies physiques, alimentaires et psychologiques à l'échelle mondiale voire les pandémies telles que définies par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) passent par la globalisation urbaine.

Par ailleurs, l'urbanisation généralisée est insoutenable économiquement pour ses habitants eux-mêmes. Depuis le rapport *Meadows The Limits to Growth* (1972), on devrait savoir qu'il ne peut y avoir de croissance illimitée dans un système planétaire limité – ce principe s'appliquant d'ailleurs de manière universelle.

[2] <https://www.ipcc.ch/report/special-report-on-climate-change-and-cities/>

Et pourtant, on nous propose toujours de considérer qu'il n'y a pas d'alternative possible : *there is no alternative*, comme le clame l'acronyme en anglais (TINA). Cela continue de choquer certains acteurs, par exemple dans le secteur immobilier, mais l'insoutenabilité est bel et bien là : elle est perceptible de plus en plus clairement dans tous les domaines.

Certes, on a pu croire que le choix de cette économie-là allait permettre de résorber définitivement la pauvreté à l'échelle du monde, donc que le jeu en vaudrait la chandelle. Pourtant, l'insoutenabilité sociale du modèle économique se confirme : la pauvreté ne diminue pas radicalement, elle ne disparaît pas du tout ; elle a même tendance à augmenter à nouveau depuis la pandémie. Les femmes, en particulier, partout dans le monde, sont les plus exposées à cette pauvreté, laquelle se révèle en fait indispensable au fonctionnement du système économique. S'il n'y a pas de pauvreté, comment fonctionneraient les entreprises qui produisent à bas coût ? Ces dernières ont besoin de faire perdurer les conditions de production dans les mêmes termes, sauf à se passer définitivement de tout intervenant humain – ce qui ne règlera toujours pas la question de la pauvreté. Pire encore : la plupart des gouvernements du monde – y compris dans les pays qui faisaient référence en matière de démocratie – font le choix de la régression démocratique et de la réduction des droits humains. Il suffit de voir ce qu'il se passe juste à la frontière sud du Québec : l'institution démocratique est en train d'organiser elle-même l'instabilité politique et la régression de la démocratie. Et s'il y a instabilité politique, il n'est pas pensable d'arriver à une bonne santé des populations comme des écosystèmes. Jamais les pouvoirs tyranniques n'ont assuré la santé de leur population. Ils provoquent toujours, au contraire, une exacerbation des vulnérabilités.

VERS UNE THÉORIE DU CARE APPLIQUÉE À L'URBAIN

Face à ces constats, il convient d'ouvrir de nouvelles perspectives, voire de proposer une réorientation écologique. Plutôt que de parler de transition, ou

même d'acceptabilité – nous ne devrions pas accepter l'insoutenabilité et ses souffrances – il s'agit de changer nos manières de nous alimenter, de nous mouvoir et de pratiquer nos loisirs. Il faut donc faire des propositions, en allant le plus loin possible dans nos capacités d'imagination créatrice face à ce que le système urbain global nous propose.

Dans mon ouvrage *Cohabitions ! Pour une nouvelle urbanité terrestre*, j'ai donc essayé de choisir un corpus d'idées de référence capable de m'amener le plus loin possible de cette institution urbaine dominante qui régit les valeurs du monde contemporain et produit l'insoutenabilité de l'habitation humaine de la Terre.

C'est ainsi que j'en suis arrivé à la philosophie du *care*. Il s'agit d'une philosophie, voire d'une axiologie dont l'une des plus grandes représentantes est Joan Tronto, aux États-Unis, et qui a été suivie par beaucoup d'autres depuis. Cette philosophie d'ensemble, féministe et radicale, n'est pas simplement une théorie du soin thérapeutique ; c'est beaucoup plus que cela, même si l'origine de la philosophie du *care* relève bien du monde des soignants – ou des aidants, plus exactement. La richesse théorique du *care* de Joan Tronto est d'être une philosophie politique de l'attention à autrui ; elle réforme nos manières de concevoir nos relations communes. Elle est conforme, en cela, à la grande tradition de la philosophie américaine anglophone – à laquelle nos collègues québécois sont d'ailleurs bien familiarisés – qui consiste à ouvrir constamment la philosophie à une réflexion sur la justice et l'éthique.

On peut rappeler en ce sens la théorie de la justice de John Rawls (1987 [1971]), un écrit de référence pour penser les notions d'égalité et d'équité dans nos sociétés contemporaines ; et donc le livre de Joan Tronto *Un monde vulnérable : pour une politique du care* (2009 [1993]), qui est devenu l'un des ouvrages fondamentaux de la philosophie anglophone contemporaine aux États-Unis.

Voici la définition que j'utilise, formalisée par Joan Tronto et Berenice Fisher, extraite de ce livre (page 143) :

Au niveau le plus général, nous suggérons que le « prendre soin » [*caring*] soit considéré comme une activité générique qui comprend tout ce que nous faisons pour maintenir, perpétuer et réparer notre « monde », de sorte que nous puissions y vivre aussi bien que possible. Ce monde comprend nos corps, nous-mêmes et notre environnement, tous éléments que nous cherchons à relier en un réseau complexe, en soutien à la vie.

Regardons plus en détail la définition du *care* : elle est formidable. C'est une « activité générique » – donc pas seulement une activité de soin, ni simplement une activité médicale – et c'est pour cela qu'on ne peut pas la traduire par le « soin », car en français, on pense alors immédiatement au domaine médical, ce qui n'est qu'une des facettes de l'attention portée à autrui. De manière bien plus ambitieuse, le *care* constitue la dimension principielle de toute vie sociale, puisqu'avec lui, nous pensons nos activités en tant qu'elles permettent une reconnaissance inconditionnelle du droit de chaque individu à une vie bonne. Personne ne peut être privé de ce droit-là.

Le *care* pour Joan Tronto permet donc de « maintenir, perpétuer et réparer » notre monde de vie pour qu'il soit durable. Maintenir, réparer : quelle belle finalité. On en revient à une conception de la durabilité qui n'est pas celle du développement durable, mais bien celle de la vraie durabilité, c'est-à-dire celle qui peut être perpétuée de manière transgénérationnelle à travers une expérience historique de cohabitation, d'un partage des habitudes qui laisse place à autrui, de sorte que tous et toutes nous puissions y vivre aussi bien que possible.

LE CARE COMME DROIT À UNE « VIE BONNE »

Même s'il n'existe pas une conception unique de la « vie bonne », ce terme comprend au moins un droit à la santé, ce qui intègre une prise en compte de la place de nos corps dans les relations sociales, au quotidien. Car nos corps souffrent : au travail, en famille, dans la vie politique ou même dans les transports ; on parle de souffrance physique, de violences sexistes et sexuelles, de violences politiques, et même d'un

retour des violences géopolitiques que nous constatons aujourd'hui, un peu éberlués, à l'échelle planétaire. On connaît pourtant très bien cette violence géopolitique en Europe, nous qui avons été capables d'exterminer à peu près tout le monde. Nous redécouvrons cette souffrance des corps, avec une revendication de prise en considération de cette souffrance qui croît à la mesure de la condescendance, de la désinvolture voire du mépris de tous ceux qui se refusent d'entendre ce discours. Et ce refus s'exprime à travers de nombreuses idéologies : qu'elles soient masculines et patriarcales, qui œuvrent en particulier pour minimiser les souffrances des corps des femmes. Ou bien, pour les néocoloniaux, les souffrances des peuples colonisés, des souffrances cumulatives qui transmettent sur plusieurs générations la négation de la permanence des souffrances perpétrées.

En tant qu'acteurs de la réflexion urbaine, nous nous devons de prendre cela en compte. Et pourquoi à travers le *care* ? Parce que cela permet de penser la corporéité – non pas seulement en tant que corps, mais en tant que support de nos pensées et de nos réseaux relationnels. Le *care* permet ainsi d'amener une conception relationnelle et ancrée de l'individu. C'est d'ailleurs la base du modèle de Tronto : à travers la corporéité, le *care* permet de penser la qualité de nos relations à notre environnement écologique, social, politique et matériel, à la fois à l'échelle de l'individu et à l'échelle du groupe social dans lequel on se situe. C'est une philosophie politique du lien, de l'attachement, comme dirait Bruno Latour (2017). Le *care* nous invite à travailler nos attaches et à en faire un projet politique inscrit dans un réseau complexe de soutien à la vie bonne, c'est-à-dire assurer ce que les philosophes – notamment les philosophes français – appellent la « vivabilité » de la vie (Worms, 2010). Mais sommes-nous capables, aujourd'hui, de l'assurer ? Nous voyons à quel point le quotidien est un « attentat » à la vie, tant contre les humains que les non-humains. J'essaie donc de reprendre cette définition du *care* en tenant compte des habitats, donc des attachements aux lieux – on parle de « *collocare* »,

en italien, c'est-à-dire d'être placé dans un même lieu, en l'occurrence la planète Terre.

En outre, je m'appuie sur une philosophie qui s'appelle l'éthique des vertus, c'est-à-dire une philosophie qui pense que les êtres humains agissent toujours en fonction de valeurs ; si bien qu'il faut travailler ces valeurs, les enseigner et les transmettre, notamment par la pédagogie, pour provoquer une réflexion capable de faire bouger les choses. Il faut être radical, et identifier les contre-valeurs au *care*, des valeurs dominantes qui font que rien ne bougera si l'on ne parvient pas à s'en extraire.

Depuis un an, cette démarche est largement facilitée par le président américain Donald Trump, lequel diffuse en continu ces valeurs dominantes : des valeurs qui reposent sur l'obsession de la puissance, du contrôle, de la compétition, et de la performance par l'intelligence artificielle. La puissance est l'instrument de contrôle par excellence, c'est pour cela qu'il s'agit d'une idéologie masculine. La puissance, c'est le contrôle du territoire, le contrôle de l'entreprise, de l'économie, et le contrôle du corps des autres, du corps des femmes, ou encore le contrôle des enfants.

Le *care* est une philosophie qui propose exactement le contraire. Là où il y a une apologie de la puissance, le *care* se fonde sur la vulnérabilité. Nous n'agissons pas parce que nous sommes puissants, mais parce que nous sommes vulnérables. C'est peut-être très déconcertant, mais c'est en reconnaissant cette vulnérabilité que nous serons capables d'agir sans promotion du pouvoir. Le *care* est ainsi, fondamentalement, une philosophie du développement de l'action sans *empowerment*. La psychanalyste Cynthia Fleury (Fleury & Fenoglio, 2022), qui travaille justement sur la souffrance, a identifié ce qu'elle nomme la « générativité du vulnérable ». Une générativité sans puissance, qui passe par la coopération plutôt que par la compétition, et par la recherche de la robustesse plutôt que de la performance, au sens de l'opposition travaillée par Olivier Hamant (2023).

EN GUISE D'OUVERTURE : QUATRE VERTUS COHABITANTES

Je propose ainsi, dans mon ouvrage, de mettre en avant quatre vertus cohabitantes, c'est-à-dire en fait quatre vertus cardinales – non pas au sens religieux du terme, ni en tant que valeurs essentielles comme le bon, le bien, la générosité, autant de valeurs qui tournent autour de la réflexion sur l'action – mais des vertus très pragmatiques qui accompagnent et encadrent l'action : la considération, l'attention, le ménagement et la maintenance.

Tout cela est développé dans mon livre ; je préfère conclure ici sur une citation de David Graeber, un anthropologue très iconoclaste mort en 2020 brutalement à l'issue de la crise de la Covid-19 et qui a produit cette formule fameuse dans un livret paru à titre posthume – mais qui n'est pas encore traduit en France. Il estime que, finalement, « la vérité ultime et cachée du monde est que nous le fabriquons, et que nous pourrions tout aussi bien le fabriquer différemment » (Graeber, 2024). Ainsi, rien ne nous empêche de faire autrement. Et peut-être que le projet de la recherche et de la formation est précisément d'ouvrir à cette perspective : ne rien empêcher.

BIBLIOGRAPHIE

- Brenner, N., & Keil, R. (2014). From global cities to globalized urbanization. *Glocalism: Journal of Culture Politics and Innovation*, 3. <https://doi.org/10.12893/gjcpi.2014.3.3>
- Brenner, N., Marcuse, P., & Mayer, M. (eds.). (2012). *Cities for People, Not for Profit: Critical Urban Theory and the Right to the City*. Routledge.
- Brown, M., & Brown, M. (2025). *Estimates of gross domestic product in wildfire-affected areas during the 2023 and 2024 wildfire seasons*. Statistics Canada. <https://publications.gc.ca/site/fra/9.952729/publication.html?wbdisable>
- Costes, L. (2010). Le Droit à la ville de Henri Lefebvre : quel héritage politique et scientifique ? *Espaces et sociétés*, 140-141, 177-191. <https://doi.org/10.3917/esp.140.0177>
- Fleury, C., & Fenoglio, A. (2022). *Ce qui ne peut être volé. Charte du Verstohlen*. Gallimard.
- Godelier, M. (1984). *L'idéal et le matériel*. Fayard.
- Graeber, D. (2024). *The Ultimate Hidden Truth of the World*. Allen Lane.
- Hamant, O. (2023). *Antidote au culte de la performance : la robustesse du vivant*. Gallimard.
- Latour, B. (2017). *Où atterrir ? Comment s'orienter en politique*. La Découverte.
- Lazzarotti, O. (2006). *Habiter, la condition géographique*. Belin.
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Anthropos.
- Lussault, M. (2024). *Cohabitions ! Pour une nouvelle urbanité terrestre*. Seuil.
- Lussault, M., Paquot, Th., & Younès, C. (dir.). (2007). *Habiter, le propre de l'humain : villes, territoires et philosophie*. La Découverte.
- Meadows, D. H., Meadows, D. L., Randers, J., & Behrens, W. W. (1972). *The Limits to Growth: A Report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind*. Universe Books. <https://doi.org/10.1349/ddlp.1>
- Raffestin, C. (1980). *Pour une géographie du pouvoir*. Litec.
- Rawls, J. (1987). *Théorie de la justice*. Seuil. Ouvrage original publié en 1971.
- Say, J.-B. (1803). *Traité d'économie politique*. Institut Coppet.
- Stock, M. (2007). 6. Théorie de l'habiter. Questionnements. Dans Th. Paquot, M. Lussault & Ch. Younès (dir.), *Habiter, le propre de l'humain. Villes, territoire et philosophie* (p. 103-125). La Découverte. <https://doi.org/10.3917/dec.paquo.2007.01.0103>
- Stock, M. (2015). Habiter comme « faire avec l'espace ». Réflexions à partir des théories de la pratique. *Annales de géographie*, 704, 424-441. <https://doi.org/10.3917/ag.704.0424>
- Tronto, J. (2009). *Un monde vulnérable : pour une politique du care*. La Découverte. Ouvrage original publié en 1993.
- Worms, F. (2010). *Le moment du soin. À quoi tenons-nous ?* Presses universitaires de France.