

# Requalification urbaine et justice environnementale

## Quelle compatibilité ? Débats autour de la métamorphose de Lausanne

Yves Bonard et Marianne Thomann

Volume 9, numéro 2, septembre 2009

Ville et Environnement : impacts et défis autour de la spécialisation et requalification des espaces urbains

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/044089ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

### Éditeur(s)

Université du Québec à Montréal  
Éditions en environnement VertigO

### ISSN

1492-8442 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

### Citer cet article

Bonard, Y. & Thomann, M. (2009). Requalification urbaine et justice environnementale : quelle compatibilité ? Débats autour de la métamorphose de Lausanne. *[VertigO] La revue électronique en sciences de l'environnement*, 9(2).

### Résumé de l'article

La densification qualifiée s'est imposée comme réponse au sein des politiques publiques des villes suisses et plus largement européennes face aux conséquences écologiques lourdes de la métropolisation. Cependant, la réhabilitation urbaine – notamment au travers de la réalisation de « quartiers durables » – tend à engendrer des processus de polarisation sociale, laissant apparaître dans certains cas une profonde contradiction entre les dimensions sociales et écologiques du développement urbain.

La mixité sociale est largement prônée comme solution pour diminuer les effets de ségrégation et d'éviction provoqués par les projets de réhabilitation urbaine sur les populations vulnérables. Or, un courant important de la littérature montre que les politiques publiques visant une mixité sociale n'ont pas atteint leurs objectifs. Notre propos est de montrer que pour articuler les dimensions sociales et écologiques du développement des territoires, il s'agit de réfléchir davantage en termes de justice environnementale qu'en termes de mixité sociale, ce qui implique un changement de l'échelle d'analyse et d'action publique. Si le concept de mixité n'a en effet de sens qu'à l'échelle du quartier, celui de justice environnementale invite à penser les polarisations sociales au minimum à l'échelle de la ville-centre, encore mieux, à celle de l'agglomération.

L'article s'attache dans un premier temps à montrer quelles sont les questions sociales soulevées par les dynamiques d'urbanisation en Suisse, soit les processus de polarisation et de ségrégation sociales en général et de gentrification en particulier. Dans un deuxième temps, nous expliquons pourquoi les politiques de mixité sociale ne nous paraissent pas former une réponse satisfaisante aux inégalités territoriales identifiées. Cela nous amène à justifier la pertinence du concept de justice environnementale et à montrer, en prenant pour exemple les grandes transformations en cours à Lausanne – création d'un quartier durable et de nouvelles infrastructures de transports – en quoi l'application de ce concept invite à penser un nouvel agencement des priorités de l'action publique.

# REQUALIFICATION URBAINE ET JUSTICE ENVIRONNEMENTALE : Quelle compatibilité ? Débats autour de la métamorphose de Lausanne

Yves Bonard et Marianne Thomann, Institut de géographie, Université de Lausanne, CH – 1015 Lausanne, Suisse, courriels : [Yves.Bonard@unil.ch](mailto:Yves.Bonard@unil.ch) / [Marianne.Thomann@unil.ch](mailto:Marianne.Thomann@unil.ch)

---

**Résumé :** La densification qualifiée s'est imposée comme réponse au sein des politiques publiques des villes suisses et plus largement européennes face aux conséquences écologiques lourdes de la métropolisation. Cependant, la réhabilitation urbaine – notamment au travers de la réalisation de « quartiers durables » – tend à engendrer des processus de polarisation sociale, laissant apparaître dans certains cas une profonde contradiction entre les dimensions sociales et écologiques du développement urbain. La mixité sociale est largement prônée comme solution pour diminuer les effets de ségrégation et d'éviction provoqués par les projets de réhabilitation urbaine sur les populations vulnérables. Or, un courant important de la littérature montre que les politiques publiques visant une mixité sociale n'ont pas atteint leurs objectifs. Notre propos est de montrer que pour articuler les dimensions sociales et écologiques du développement des territoires, il s'agit de réfléchir davantage en termes de justice environnementale qu'en termes de mixité sociale, ce qui implique un changement de l'échelle d'analyse et d'action publique. Si le concept de mixité n'a en effet de sens qu'à l'échelle du quartier, celui de justice environnementale invite à penser les polarisations sociales au minimum à l'échelle de la ville-centre, encore mieux, à celle de l'agglomération.

L'article s'attache dans un premier temps à montrer quelles sont les questions sociales soulevées par les dynamiques d'urbanisation en Suisse, soit les processus de polarisation et de ségrégation sociales en général et de gentrification en particulier. Dans un deuxième temps, nous expliquons pourquoi les politiques de mixité sociale ne nous paraissent pas former une réponse satisfaisante aux inégalités territoriales identifiées. Cela nous amène à justifier la pertinence du concept de justice environnementale et à montrer, en prenant pour exemple les grandes transformations en cours à Lausanne – création d'un quartier durable et de nouvelles infrastructures de transports – en quoi l'application de ce concept invite à penser un nouvel agencement des priorités de l'action publique.

**Mots-clés :** justice environnementale, mixité, gentrification, requalification urbaine, urbanisme durable.

**Abstract:** The model of the dense city has become the favored answer of public policies in Swiss and more generally in European cities regarding the ecological consequences of metropolisation. However, urban renewal – in particular through the construction of « sustainable districts » - tends to induce social polarisation, thus revealing a deep contradiction between the social and ecological dimensions of urban development. Social mixity is widely promoted as a solution for reducing segregation and eviction of vulnerable populations by urban renewal projects. Yet a wide literature trend shows that many public policies aimed at social mixity did not reach their goal. Our intention here is to argue that in order to articulate the social and ecological dimensions of territorial development, we should rather think in terms of environmental justice than in terms of social mixity. This in turn entails changes both in the scale of analysis and in public action. If the concept of mixity makes sense only on the scale of neighbourhood, the concept of environmental justice invites thinking about social polarisations at least on the scale of city-center or, still better, on the scale of metropolitan area.

In this paper, we first attempt to outline what the social issues related to urbanisation in Switzerland are, i.e. social polarisation and segregation, and more particularly gentrification. Secondly, we explain why public policies aimed at social mixity do not seem to constitute a satisfactory answer to the identified territorial inequalities. This leads us to justify the relevance of the concept of environmental justice and to point out how, looking at the example of the wide transformations taking place today in Lausanne – development of a sustainable district and of new transport infrastructures –, the concept operationalisation invites thinking about a new organization of priorities of public action.

**Keywords :** environmental justice, mixity, gentrification, urban renewal, « sustainable urbanism ».

---

## Référence électronique

Yves Bonard et Marianne Thomann, « Requalification urbaine et justice environnementale : Quelle compatibilité ? Débats autour de la métamorphose de Lausanne », VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement, Volume 9 numéro 2, 2009, [En ligne] : URL : <http://vertigo.revues.org/index8728.html>.

« Ce qui est donc réellement en jeu, derrière cet objectif de “développement durable”, c'est l'émergence d'une nouvelle génération de politiques ou de projets prenant comme socle cet impératif d'articulation entre les dimensions sociales et écologiques du développement des territoires. » (Theys, 2002 : 8)

## Introduction

Depuis les années 1970, les villes connaissent un changement de régime d'urbanisation, caractérisé par un étalement spatial et une fragmentation fonctionnelle des espaces bâtis (Bochet et Da Cunha, 2003). Ces transformations ont exacerbé les nuisances environnementales liées au trafic, à la pollution et au mitage du paysage, mais se sont également accompagnées d'un renforcement des polarisations des populations sur le territoire. L'étalement urbain a fourni aux groupes sociaux les plus aisés « une multiplicité d'espaces, à urbanité plus ou moins complète, convenant aux styles d'habiter et à la symbolisation de la réussite sociale » (Da Cunha, 2007 : 1). La lutte pour l'espace, qui met en compétition des populations aux capitaux économiques, sociaux et culturels fortement différenciés, est plus que jamais d'actualité : « l'endroit où l'on habite représente bel et bien une ressource et un enjeu décisifs à chaque étape de la vie. La ségrégation et le déficit de mixité sociale contribuent réellement à enfermer encore un peu plus chacun de nous dans un destin écrit à l'avance » (Maurin, 2004 : 57).

L'urbanisme durable, qui s'est imposé comme modèle au sein des politiques publiques en Suisse comme dans de nombreux pays d'Europe, vise à fournir des réponses pour contrer les tendances écologiques et sociales problématiques de la métropolisation (Bochet *et al.*, 2007). Au cœur de l'urbanisme durable réside la volonté de freiner l'étalement urbain par la densification qualifiée du tissu bâti existant. Cette densification se traduit, dans le contexte suisse, essentiellement par l'édification de nouveaux quartiers urbains sur des espaces en friche (Thomann, 2008).

Or, cette stratégie de densification qualifiée n'est pas sans poser de défis en termes d'articulation entre les objectifs écologiques et sociaux du développement urbain. Les opérations de densification qualifiée visent à allier l'écologisation du bâti avec l'amélioration de la qualité du cadre de vie, dans le but de rendre le « vivre en ville » attractif et freiner ainsi la tendance actuelle au pavillonnaire. Pour les collectivités locales, ces préoccupations constituent une opportunité d'attirer les contribuables aisés dont la sous-représentation porte préjudice à l'équilibre budgétaire des villes-centres. Les opérations de requalification urbaine provoquent cependant des transformations à la fois des activités et des populations, posant la question des inégalités socio-spatiales engendrées par l'amélioration de l'environnement urbain. La pensée critique, dont Smith (2002) est l'un des représentants contemporains, va jusqu'à considérer que le *new urbanism* – qui repose comme l'urbanisme durable sur les idées de densification qualifiée et de régénération urbaine – constitue en soi une stratégie de gentrification : « the current language of urban regeneration, particularly in Europe, is not one-dimensional, but it bespeaks, among other things, a generalization of gentrification in the urban landscape » (2002 : 438-9).

Afin d'éviter les effets les plus négatifs de la gentrification, soit l'éviction des populations résidentes, la mixité sociale est prônée comme corollaire indispensable de la densification urbaine par le courant de l'urbanisme durable, un objectif également défendu au niveau politique. Force est de constater cependant que la réalisation de la mixité dans les projets de requalification urbaine se heurte à de nombreux obstacles. L'urbanisme durable tend à exacerber les contradictions entre dimensions sociales et écologiques de la ville, et pose la question fondamentale suivante : « comment compenser les mécanismes qui conduisent à une qualité et à une urbanité inégale des territoires, à l'accès inégal des populations à la qualité du cadre de vie ainsi qu'à l'exposition inégale de ces populations aux nuisances urbaines? (...) comment coupler amélioration de l'habitat et du cadre de vie et comment ne pas écarter les populations défavorisées des territoires où la qualité environnementale s'améliore? » (Laigle, 2005b : 5)

Pour dépasser les contradictions inhérentes à l'urbanisme durable, notre hypothèse est qu'il est nécessaire de poser la question des inégalités socio-spatiales différemment que n'invite à le faire le concept de mixité. Notre propos est de montrer que pour articuler les dimensions sociales et écologiques du développement des territoires, le champ de la justice environnementale est particulièrement fécond et invite au changement d'échelle d'analyse nécessaire pour appréhender la complexité des mécanismes producteurs d'inégalités socio-spatiales.

Cet article s'attache dans un premier temps à montrer quels sont les problèmes liés à la dimension sociale dans les dynamiques d'urbanisation en Suisse, soit les processus de polarisation et de ségrégation sociales en général et de gentrification en particulier. Dans un deuxième temps, nous expliquons pourquoi les politiques de mixité sociale ne permettent pas de répondre de manière satisfaisante aux inégalités territoriales identifiées, en nous référant à la littérature critique des effets sociaux-spatiaux engendrés par les opérations de régénération urbaine. Ce constat nous amène à introduire le concept de justice environnementale et à montrer, en prenant pour exemple l'argumentation soutenant deux tracés concurrents pour une nouvelle infrastructure de transport en ville de Lausanne, en quoi l'opérationnalisation de ce concept invite à penser un nouvel agencement des priorités de l'action publique. Cette recherche exploratoire repose sur une analyse documentaire, ainsi que sur des entretiens semi-directifs menés avec des acteurs des milieux urbanistiques et associatifs lausannois.

## Les dynamiques socio-spatiales de la ville

Depuis les années 1970, la métropolisation a largement vidé les villes-centres de leur population. Les ménages aisés ont profité de la contraction de l'espace-temps pour résider dans un périurbain pavillonnaire symbolisant la réussite sociale et le retour à la nature, et les populations vulnérables, captives du

centre, ont formé ce que Frey (1999) a appelé la A-Stadt<sup>1</sup>. Dans de nombreuses villes européennes cependant, un renversement de tendance, soit une nouvelle vague de gentrification des espaces centraux, a été observé depuis quelques années sous l'effet des politiques de régénération urbaine (Bidou-Zachariassen, 2003 ; *Sociétés contemporaines*, 2006 ; *Espaces et sociétés*, 2008).

Ce processus de gentrification ne semble pas – pour l'instant – concerner les villes suisses. Le phénomène de gentrification dans sa définition originale (Glass, 1963), soit le « retour en ville » des classes aisées périurbaines n'est pas observable en Suisse d'après Da Cunha (2008)<sup>2</sup>. A partir de l'étude des dynamiques démographiques des agglomérations suisses ainsi que celle des flux résidentiels dans l'agglomération lausannoise, l'auteur montre que les flux intra-agglomération restent défavorables aux villes centres. Les personnes qui quittent le centre n'appartiennent pas uniquement à la classe professionnelle supérieure, mais aussi aux catégories socioprofessionnelles moins qualifiées. Elles se distinguent cependant par leur destination : les premières s'installent en périurbain alors que les seconds déménagent dans les communes suburbaines. Les étapes du cycle de vie des habitants constituent pour l'auteur un facteur plus décisif que le niveau socio-économique dans la composition démographique des villes-centres. Les ménages familiaux continuent en effet d'être surreprésentés dans les zones périurbaines, alors que les ménages non familiaux ou composés d'une ou de deux personnes le sont dans le centre.

Les pertes démographiques qui ont caractérisé les villes-centres depuis les années 1970 tendent tout de même à se stabiliser. L'explication avancée par Da Cunha (2008) est que la ville-centre capte la majorité des flux d'immigration, ce qui permet de freiner sa déprise démographique. Cependant la ville-centre ne polarise pas les classes socio-économiquement aisées au détriment des autres. En effet, la nouvelle population issue des migrations internationales liées à la globalisation a un double profil : elle compte autant de dirigeants et de cadres que d'ouvriers peu qualifiés.

La notion de gentrification s'est cependant modifiée sous l'effet des transformations récentes du processus lui-même. Une interprétation nouvelle du terme prend en compte les effets liés à la reconversion économique et résidentielle de friches industrielles sur les tissus socio-économiques existants. Cette

compréhension élargie du phénomène est nécessaire dans un contexte où les effets d'éviction sociale ne sont plus aussi directs et visibles que dans les processus de gentrification à l'œuvre dans les années 1980, en Grande-Bretagne en particulier. Cette *new-build gentrification* (Davidson et Lees, 2005) serait en émergence dans les villes suisses<sup>3</sup> (Rérat *et al.*, 2008). L'analyse des chercheurs suisses montre que la déprise des centres tend à se stabiliser sous l'effet des seules migrations intra-nationales. Ce réinvestissement du centre-ville se fait au profit de l'ensemble des catégories socio-professionnelles, mais de manière particulièrement forte pour les catégories supérieures. Cependant, l'attractivité des villes-centres pour les classes aisées ne semble pas être accompagnée d'un effet d'éviction direct, et ne peut donc être caractérisée de gentrification au sens classique du terme.

Deux explications sont donc avancées pour expliquer la stabilisation de la déprise démographique des centres en Suisse : les migrations internationales bi-polaires (c'est-à-dire des deux extrémités de l'échelle socio-économique) d'une part, et la diminution du nombre de départs des autochtones appartenant aux catégories socio-professionnelles supérieures d'autre part. Si l'on ne peut conclure, à l'aune de ces résultats, à une gentrification des villes suisses, un élément fondamental ressort tout de même de ces premiers travaux sur la gentrification en Suisse. Un changement de tendance se dessine sous la forme d'une augmentation de la demande des ménages de catégorie socioprofessionnelle supérieure pour vivre en ville, et ce même s'ils restent encore majoritairement attirés par le périurbain. Ce renversement de dynamique est voulu et fortement encouragé par les politiques d'urbanisme et de logement, qui pourraient à terme engendrer un retour en ville des catégories socio-professionnelles supérieures.

Cet investissement du centre par les ménages aisés pourrait, théoriquement, mener à une meilleure mixité sociale dans des villes-centres caractérisées par une proportion importante de logement social. Cependant, si cette forme nouvelle de gentrification n'a pas d'effet direct d'éviction parce qu'elle se déroule principalement, en Suisse, sur des espaces industriels reconvertis, on aurait tort pour autant de sous-estimer la complexité et la multidimensionnalité des facteurs qui poussent les populations en place à partir. L'absence de compétition immédiate pour l'accès au logement entre populations résidentes et nouvelles ne signifie pas qu'une telle compétition ne puisse se développer dans le temps. Davidson (2008) a montré que la modification de la composition sociale d'un quartier a non seulement des conséquences économiques indirectes sur les prix du logement, mais aussi sur le type de services et de commerces tout comme sur l'identité culturelle et politique des lieux. Ces transformations poussent à leur tour les populations initiales à

<sup>1</sup> La A-Stadt décrit la concentration des populations âgées, pauvres, seules, étrangères et sans emploi (*Alte, Arme, Alleinstehende, Auszubildende, Ausländer et Arbeitslose*) dans les villes-centres.

<sup>2</sup> L'article de Da Cunha (2008) se base sur une étude de Da Cunha et Both (2004), intitulée *Métropolisation, villes et agglomérations, structures et dynamiques sociodémographiques des espaces urbains*, et qui porte sur les cinq grandes agglomérations suisses (Zurich, Bâle, Genève, Berne, Lausanne).

<sup>3</sup> L'étude de Rérat *et al.* porte sur l'analyse de vingt-cinq villes suisses.

déménager. Ainsi, les politiques de densification posent de manière centrale la question de savoir comment concilier le non-départ, voire à terme l'arrivée, des classes aisées en ville avec le maintien des populations vulnérables.

La mixité forme depuis une trentaine d'année un référentiel des politiques publiques urbaines de lutte contre la ségrégation et la relégation. Elle est également la réponse proposée par le courant de l'urbanisme durable pour atténuer les effets actuels des politiques de requalification urbaine. Les deux sections suivantes présentent succinctement les hypothèses qui sous-tendent le principe de mixité sociale et les obstacles auxquelles son opérationnalisation territoriale se heurte.

### **Le concept de mixité sociale**

Les politiques de mixité sociale ont pour objectif de diminuer les inégalités socio-spatiales. Cet objectif renvoie fondamentalement à la question de la reproduction du lien social, soit des conditions qui permettent à des individus dotés de ressources inégales de faire société sur un même territoire (Touraine, 1997 ; Paugam, 2007). Ce qui est en jeu dans le maintien et la reproduction du lien social, c'est d'assurer que le degré d'inégalités ne remette pas en question la cohésion sociale.

Les inégalités qui menacent le lien social peuvent être de deux types. On peut identifier d'une part les inégalités territoriales, qui ont trait à la jouissance différenciée d'un cadre de vie de qualité (Laigle et Oehler, 2004), et d'autre part les inégalités socio-économiques, qui résultent d'une dotation inégalitaire des individus en capitaux sociaux, culturels et économiques (Bourdieu, 1993). Cependant, inégalités territoriales et socio-économiques sont intimement liées car les trajectoires individuelles sont influencées par l'environnement social des lieux de vie (Maurin, 2007). Autrement dit, la localisation sur le territoire peut constituer un handicap spatial qui vient se cumuler à des désavantages de nature socio-économique.

Le raisonnement qui sous-tend les stratégies de mixité, comme l'a montré Donzelot (2006), est que la concentration et l'isolement des ménages socio-économiquement désavantagés dans certains quartiers constitue un facteur limitant l'ascension sociale. Dès lors, la coprésence de groupes sociaux hétérogènes dans un même espace de vie devrait, selon ce point de vue, permettre de réduire les inégalités sociales et assurer une meilleure cohésion. La mixité permettrait de « faire société ».

Deux stratégies peuvent être envisagées. Premièrement, la dispersion dans l'espace urbain des populations moins dotées en capitaux, stratégie qui serait susceptible de favoriser l'intégration de ces populations, puisque – une fois minorisées dans leur environnement social – elles seraient poussées à adopter les normes dominantes des couches moyennes. Deuxièmement, une mixité pourrait être introduite dans les quartiers défavorisés en

facilitant l'installation de populations venues de la classe moyenne.

Cette seconde conception de la mise en œuvre de la mixité sociale se retrouve dans les argumentaires qui accompagnent les programmes actuels de densification urbaine. Dans les territoires déséquilibrés du point de vue de la composition sociale, on attend des projets de requalification la création d'une plus grande mixité par un effet de gentrification (Davidson, 2008). Cette gentrification serait d'autant plus souhaitable qu'elle se traduirait par une amélioration de l'environnement social et urbain dont les populations résidentes seraient les premiers bénéficiaires. Cependant, l'opérationnalisation du principe de mixité se heurte à un certain nombre de limites, comme le montrent les analyses des projets de requalification urbaine.

### **La mixité sociale à l'épreuve de son opérationnalisation**

Améliorer la qualité du cadre de vie urbain est l'objectif central de l'urbanisme durable. L'enjeu consiste plus particulièrement à rendre la densité attractive, parce qu'elle est considérée comme nécessaire en raison des impératifs écologiques. Les efforts et les investissements liés à l'urbanisme durable se concentrent en Europe dans des projets de réhabilitation urbaine, notamment au travers de la réalisation de « quartiers durables » et d'« éco-quartiers », qui fleurissent dans la plupart des villes. Malgré leur grande diversité, on peut observer que ces expériences se rejoignent sur la volonté de créer des quartiers urbains denses, à faible impact environnemental et à haute qualité de vie. La mixité fonctionnelle et parfois sociale, l'architecture écologique, la gestion optimale des ressources, les aménagements paysagers ou encore la mobilité douce sont autant d'axes pris en compte dans l'élaboration de ces quartiers. Le langage courant tend à assimiler les deux appellations, bien que les éco-quartiers désignent littéralement des projets d'urbanisme écologique, alors que les quartiers durables renvoient à des projets qui, en sus des performances écologiques, mettent un accent sur les dimensions sociales de mixité et de participation (Thomann et Bochet, 2007). Après les expériences pilotes des années 1990 menées en Scandinavie, aux Pays-Bas, en Allemagne et en Angleterre, les villes suisses et françaises se lancent à présent dans ce type de projets (*Urbia – Les Cahiers du développement urbain durable*, 2007).

Les expériences menées dans ces « laboratoires d'urbanisme durable » ont permis de démontrer que la densité pouvait être écologique et attirante. La forte demande pour vivre dans ce genre de quartiers corrobore cette hypothèse. Mais ces opérations s'adressent, en raison des considérations environnementales, sociales et fiscales citées plus haut, aux jeunes ménages urbains appartenant à la catégorie socio-professionnelle supérieure, qui s'inscrivent dans le *mainstream* qu'est devenu l'habitat écologique : « les quartiers d'habitat durable sont destinés principalement aux classes moyennes et relativement aisées que l'on veut retenir en milieu urbain » (Emelianoff, 2007 : 20). Afin

de parer à l'accessibilité socialement marquée de ces réalisations, la mixité sociale est le plus souvent promue par la fixation d'un quota minimal de logements subventionnés au sein du nouveau quartier.

Si le bilan peut se révéler positif en termes de lutte contre l'étalement urbain, il n'est pas certain que les ségrégations socio-spatiales soient réduites pour autant. Il semblerait plutôt que la densification qualifiée participe à une redistribution des polarisations sociales à travers le territoire selon une nouvelle donne, sans pour autant permettre de mieux les maîtriser. Au niveau local tout d'abord, la réalisation de logements subventionnés est essentiellement limitée aux situations d'intervention où les pouvoirs publics ont une importante maîtrise foncière. Cela pose un défi dans un pays comme la Suisse où de nombreuses collectivités publiques ne possèdent que peu de terrain. Deuxièmement, elle est, le plus souvent, limitée dans le temps. De ce fait, la mixité sociale ne peut être qu'un état provisoire appelé à évoluer à long terme sous l'effet de logiques résidentielles sélectives. La venue de ménages plus aisés initie en effet le plus souvent une dynamique de remplacement des populations initiales (Bonard et Matthey, 2008). Ce processus de gentrification est notamment bien visible dans les expériences d'« éco » - renouvellement urbain.

Plus largement, la cohabitation de groupes sociaux engendrée par les opérations de renouvellement urbain peut conduire à une montée des conflits quant à l'aménagement et au développement du quartier, cristallisant des enjeux de pouvoir quant à la production des lieux (Davidson 2008). Analysant des opérations de renouvellement urbain conduites sur les bords de la Tamise à Londres, Davidson conclut que « *opposed to the current Policy vision, newly stimulated social mix appears to be causing social displacement. Social mixing that is occurring is temporary and conflictual* » (Davidson, 2008 : 2399).

Ce constat rejoint celui de l'analyse des politiques de mixité menées depuis plusieurs décennies dans les villes françaises : les différenciations sociales et spatiales n'ont pu être freinées et les aides publiques ont souvent manqué leur cible (Lelévrier, 2004 ; Maurin, 2004 ; Donzelot, 2006).

Les tentatives de créer une mixité sociale échouent à réduire les inégalités car elles passent à côté des véritables causes de la ségrégation. En effet, la division sociale de l'espace résulte de la généralisation de la recherche de l'entre-soi, qui donne lieu à des mobilités résidentielles sélectives (Maurin, 2007). Les dynamiques qui produisent la ségrégation sont à rechercher dans l'intimité des peurs et des ambitions des individus (Maurin, 2004). Dès lors, l'imposition d'une mixité quantitative n'est pas en mesure d'atténuer ces craintes ni de modifier les stratégies des individus. Les politiques de logement subventionné et d'aide à la personne, en ne permettant pas de déjouer les ressorts fondamentaux de la division sociale de l'espace, sont condamnées à n'aboutir qu'à des résultats mitigés.

La question du maintien problématique de la mixité sociale dans le temps au sein des nouvelles réalisations et plus largement dans les villes-centres nous pousse à mettre en doute la capacité du concept de mixité à atteindre son objectif d'amélioration du cadre de vie pour tous. Non seulement la mixité sociale s'avère difficilement réalisable, mais en outre, la création d'îlots d'habitat durable participe à accroître l'injustice environnementale à l'échelle de la ville en provoquant une gentrification indirecte des villes-centres. Ce constat invite à interroger la pertinence d'investir dans ce type de quartiers au détriment de politiques visant à réduire plus systématiquement l'injustice environnementale dans la ville.

La réduction des inégalités ne peut pas être atteinte par la seule intervention sur les lieux de vie, selon une vision déterministe. Il s'agit en premier lieu de déjouer les mécanismes de reproduction des inégalités de capitaux socio-économiques et culturels par des politiques sociales notamment ciblées sur l'école (Maurin, 2007). L'échec des politiques visant la mixité sociale ne doit pas pour autant faire renoncer à toute action territoriale. Mais, s'il n'est pas certain que nous puissions échapper à l'entre-soi (Emelianoff, 2007), la réduction des inégalités territoriales doit alors non plus être recherchée par le mélange des populations sur le territoire, mais au travers d'une action visant à améliorer la qualité du cadre de vie de manière plus équitable au travers du territoire.

### **Les apports du concept de justice environnementale**

La relative impuissance des politiques urbaines reposant sur la mixité invite à la fois à opérer un changement de perspective et à réorienter l'ambition des politiques territoriales. En partant non plus d'un idéal sociétal mais d'inégalités territoriales patentes, le champ théorique de la justice environnementale propose un renversement fécond pour guider les réflexions sur l'aménagement du territoire.

Le courant de la justice environnementale, qui émerge au début des années 1980 aux Etats-Unis, part du constat que les populations ne sont pas égales face aux pollutions, aux nuisances et aux risques, et qu'elles ont un accès inégal aux aménités de la ville (Emelianoff, 2006). Les premiers textes se référant à cette notion (rapport du pasteur Chavis en 1987 sur le saturnisme ; étude de Bullard de 1990 sur la localisation des décharges et des incinérateurs) dénoncent des discriminations raciales et plaident pour une plus grande participation des habitants à la gouvernance urbaine. Les études qui s'inscrivent dans ce courant depuis lors montrent que les externalités environnementales sont davantage subies par les groupes sociaux les plus vulnérables qui habitent des espaces de vie peu agréables où sont concentrés les risques environnementaux les plus importants, les industries les plus fragiles et les services publics les plus déficients (Emelianoff et Theys, 2000 ; Theys, 2002 ; Laigle et Oehler, 2004 ; Laigle, 2005a ; Diebolt *et al.*, 2005). En schématisant, ces espaces de la

relégation trouvent trois inscriptions spatiales : dans les poches de pauvreté des centres-villes, dans les espaces proches de la périphérie fortement exposés à des nuisances et dans les espaces résidentiels de la périphérie éloignée à faible urbanité (Rizk, 2003). L'intérêt de raisonner en terme de justice environnementale réside notamment dans la prise en compte de multiples échelles spatiales d'analyse. Ce concept invite à dépasser l'échelle du quartier pour penser à celle des polarisations sociales et des dynamiques résidentielles. La réflexion à l'échelle des espaces fonctionnels permet en effet d'élaborer des mécanismes de régulation plus pertinents (Nahrath, Varone, Gerber, 2008).

Les injustices liées à des contextes territoriaux peuvent être multiples. Celles qui sont le plus facilement identifiables sont les nuisances environnementales – pollution sonore, qualité de l'air notamment – et l'exposition différenciée aux risques technologiques et industriels, dont la géographie contrastée peut aisément être cartographiée. D'autres aspects liés aux aménités qu'offre l'espace urbain doivent également être considérés, tels que la qualité et l'état d'entretien des espaces publics, l'accessibilité aux infrastructures, aux équipements publics, aux espaces verts, la dimension paysagère ou encore la présence éventuelle de figures de discontinuités physiques et symboliques. L'amélioration de la qualité du cadre de vie et l'accessibilité aux équipements et infrastructures publics sont au cœur de la justice environnementale<sup>4</sup> (Emelianoff, 2006).

La prise en compte de la justice environnementale invite à une double approche : la première, de type « diagnostic », vise à identifier les territoires où se concentrent les inégalités, alors que la seconde, plus « dynamique », est axée sur la reconnaissance des processus qui peuvent amener à des situations d'inégalité territoriale. Dans cette seconde approche, c'est le caractère soutenable ou non du développement territorial qui est pris en compte. Les causalités ayant engendré des situations d'inégalités restent encore mal connues (Vergriette, 2006), néanmoins l'historique du développement industriel, les politiques publiques d'aménagement, la situation de l'emploi, les stratégies d'implantation des entreprises et le marché foncier apparaissent comme des paramètres importants.

La justice environnementale repose sur une acceptation de la justice non comme égalité (de traitement) mais comme équité ; elle peut à ce titre être rapprochée de la conception distributive développée par Rawls (2003) qui propose de procurer le plus grand bénéfice aux membres les plus désavantagés de la société. Elle n'a de sens que dans une perspective d'action (Charles *et al.*, 2007). Sa mise en œuvre du point de vue territorial incite à allouer prioritairement une aide aux espaces qui cumulent des

désavantages, à trouver des modes de régulation des inégalités (Vergriette, 2006). En d'autres termes, la justice environnementale permet de poser la question de l'articulation entre dimensions sociales et écologiques du développement urbain ; elle invite à *penser un nouvel agencement des priorités de l'action publique* pour lutter contre les inégalités plurielles.

### **Pour un réagencement des priorités de l'action publique – le cas de Lausanne**

La Ville de Lausanne a mis en place depuis 2005, date de parution d'un préavis nommé « 3 000 logements », une nouvelle politique plus favorable à un « retour en ville » des classes moyennes (Ville de Lausanne, 2005). Ce changement de cap, peu sujet à débat dans l'espace public lausannois, apparaît comme un revirement majeur de la stratégie communale en matière de logement.

Dans le cadre de cette nouvelle politique, la Ville mène une stratégie active de renouvellement urbain. Elle a placé au cœur de son projet actuel de législation un ambitieux programme, dénommé « Métamorphose », comprenant en particulier la redistribution d'équipements sportifs, la construction d'un écoquartier et la création d'une nouvelle ligne structurante de transports publics (Ville de Lausanne, 2007). Depuis son lancement en 2007 par la Municipalité, ce programme est sujet à controverse, laquelle a été largement relayée dans la presse locale. Un groupe d'acteurs composé d'architectes-urbanistes et d'habitants concernés par la migration des équipements sportifs au sud de la ville reprochent à la Municipalité l'inexistence d'un argumentaire justifiant la cohérence d'ensemble, pointent l'insuffisance de la démarche participative (journal 24heures, 2007a ; 2007b), et craignent la production d'un déséquilibre territorial entre le nord et le sud de la ville (journal Le Temps, 2008). Un autre débat porte parallèlement sur les conditions de desserte en transport en commun du futur écoquartier et plus globalement sur la partie nord de l'agglomération dans lequel il prendra place (journal 24heures, 2008). C'est sur la création de l'écoquartier et de l'infrastructure de transport qui le desservira, replacé dans le contexte global de la politique du logement menée par la Ville de Lausanne, que notre analyse va porter.

Nous questionnons dans un premier temps les enjeux de la nouvelle gestion publique du logement à Lausanne, en nous intéressant en particulier à la mobilité résidentielle et aux conditions du maintien de populations diversifiées dans la ville-centre. Nous montrerons en quoi la création de l'écoquartier constitue l'une des expressions de la nouvelle politique du logement explicitement orientée vers la gentrification, et en quoi cette politique est productrice de risques sur le territoire ordinaire.

Dans un deuxième temps, nous montrerons en quoi les choix en termes d'infrastructure de transport peuvent soit renforcer la

<sup>4</sup> La justice environnementale forme néanmoins un champ de réflexion plus vaste (cf. notamment Laigle et Tual, 2007).

politique ségrégative du logement ou, au contraire, mener le territoire vers une plus grande justice environnementale. Ce concept nous invite à réfléchir en termes de réseaux de transport, montrant comment opérationnaliser la volonté d'allouer le développement en priorité aux espaces qui cumulent les désavantages et à penser un nouvel agencement des priorités de l'action publique.

### *Une politique du logement productrice de gentrification*

Lausanne, à l'image de nombreuses autres villes européennes, a planifié la réalisation d'un quartier écologique sur son territoire. La Municipalité entend faire un nouveau morceau de ville qui réponde aux exigences du développement durable, déclinés selon treize principes : préservation du sol et biodiversité ; matériaux locaux et durables ; objectif zéro carbone et qualité de l'air ; écogestion de l'eau ; tendance zéro déchet ; transports durables ; solidarité, convivialité et participation ; bien-être, santé et confort ; culture et patrimoine ; sécurité ; mixité fonctionnelle et attractivité du quartier ; économie locale et responsable ; aliments locaux et durables (Ville de Lausanne, 2007). Ce quartier prendra place au nord de la ville, dans un secteur monofonctionnel occupé essentiellement par des terrains de sport et un parking. 2000 logements environ, comprenant environ 30% de logement social, sont prévus sur ce site.

Outre le grand projet de ce nouvel écoquartier, Lausanne développe sur tout son territoire une stratégie pour attirer davantage d'habitants. Alors que jusqu'en 2005, la ville ne construisait que du logement subventionné, elle s'est depuis lors donnée pour objectif de construire 70% de logements en marché libre dans ses nouvelles opérations (Ville de Lausanne, 2005). Si le stock de logements subventionnés – qui se monte en 2008 à 7'300 objets, c'est-à-dire 12% du parc total – va encore augmenter à l'avenir, la proportion de logements subventionnés par rapport à la totalité du parc va en revanche diminuer. Cette stratégie répond au souci de la Ville de Lausanne de changer le déséquilibre dans lequel elle se trouve par rapport à son agglomération. Lausanne, comme de nombreuses villes-centres, assume en effet des charges infrastructurelles liées à sa centralité qui profitent à l'ensemble de son agglomération, alors qu'elle doit également faire face à des charges sociales plus élevées que les autres communes.

Dans le contexte de la réorientation de sa politique du logement, la Ville est consciente des risques sociaux encourus et soutient la réalisation d'une certaine mixité dans les nouveaux quartiers créés. Dans le but de réaliser une « mixité fine », la Ville mise non plus sur une importante aide à la pierre – soit la construction de logements sociaux – mais sur une aide ciblée à la personne, par l'allocation de moyens financiers. Cette assistance discrète, destinée aux familles uniquement, permet d'agir sur tout le parc locatif. Elle offre l'avantage d'éviter des situations de ségrégation avancée telles qu'on peut l'observer dans les quartiers

d'habitations HLM. L'aide à la personne rejoint clairement cette idée de distribution des populations exposée plus haut. Toutefois, la Ville n'a que peu fait la promotion de cet outil auprès des milieux immobiliers, par crainte d'un échauffement des prix des loyers.

Ce revirement est lié à un renforcement de la politique démographique de la Ville : l'objectif est d'attirer davantage de population, en particulier des familles. Mais cette nouvelle stratégie repose aussi sur le constat que la Ville est allée trop loin dans la politique sociale, celle-ci ayant provoqué un « déséquilibre de logements ». Les autorités ont compté que « pour combler le déficit moyen des comptes enregistrés depuis 1990, il faudrait attirer à Lausanne quelque 5'000 nouveaux contribuables [...] au potentiel contributif analogue à celui du quartier fiscalement le plus aisé de Lausanne » (Ville de Lausanne, 2005 : 5). Une réflexion révélatrice de la montée en puissance des préoccupations financières. La Ville, qui a un pouvoir sur les réhabilitations *via* les autorisations de construire, est plutôt favorable à la réhabilitation du parc de logement au centre. Lausanne, de majorité politique communale et municipale de gauche, adopte donc une stratégie de « mixage social à l'envers » : des fonds publics sont engagés pour faire revenir en ville des classes moyennes et supérieures. La création de l'écoquartier relève de cette stratégie ; plus globalement, l'ensemble des opérations de réhabilitation, parfois plus ponctuelles, s'y rapportent. Par le changement de *standing* et la hausse des prix du logement qu'elle implique, cette politique pourrait avoir un effet important de gentrification directe et indirecte (*new build gentrification*), sur l'ensemble du parc immobilier lausannois, en particulier dans certains quartiers centraux populaires.

Dans le but d'évaluer quelles pourraient être les conséquences potentielles de la nouvelle politique lausannoise en matière de logement sur certains espaces centraux, nous présentons ici un exemple de quartier fragile – « le Vallon » – qui pourrait bien à l'avenir connaître une transformation radicale. Ce quartier, en situation hypercentrale mais topographiquement désavantagé car en fonds de vallée, a concentré par le passé toutes les fonctions non-désirées de la ville : décharge, dépôts, usine d'incinération. La vocation artisanale puis industrielle du lieu se retrouve dans la morphologie du patrimoine bâti, ainsi que dans la toponymie locale (l'axe structurant du quartier se nomme « rue de l'industrie »). Il constitue à l'heure actuelle l'un des derniers espaces centraux où travaillent et logent des artisans. Plusieurs structures d'assistance sociale y ont plus récemment pris place, notamment des logements pour les sans-abris et un lieu d'accueil pour toxicomanes. Ce quartier, qui a subi une grande érosion de population depuis les années 1980 (-12,4%), est aujourd'hui caractérisé par une population étrangère supérieure à 50%. Le revenu net moyen des contribuables qui y habitent est 30% plus faible par rapport à la moyenne lausannoise. Il forme aussi un emplacement important pour l'économie informelle, en particulier pour la prostitution.



Cet espace, peu valorisé dans l'imaginaire des lausannois, possède un potentiel certain pour une réhabilitation. À commencer par un patrimoine bâti hérité de qualité, formé notamment d'un ensemble recensé d'habitations ouvrières datant de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle (fig. 1). L'ancienneté du parc de logement est frappante : plus de 30% des constructions que l'on trouve dans ce quartier datent d'avant la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale. Il s'ensuit que la surface des logements est nettement inférieure à la moyenne lausannoise (58,8m<sup>2</sup> contre 71,5m<sup>2</sup> en 2000). D'autre part, les prix des appartements, à surface égale, sont 30% meilleur marché que dans le reste de la ville (SCRIS, 2002).

Depuis une quinzaine d'année, des acteurs du monde culturel alternatif ont trouvé dans ce site un lieu propice au développement de leurs créations. Deux théâtres ont ainsi investi d'anciens dépôts désaffectés. Par ailleurs, un resto-bar à la mode, fréquenté par des étudiants et de jeunes actifs et localisé à l'entrée de ce quartier, contribue à l'animation du lieu.

Si l'on se réfère aux modèles classiques de la gentrification – le *rent gap* (Smith, 1984 ; Hamnett, 1996) et le *life style choice* (Ley, 1996) –, tous les ingrédients sont réunis pour faire de cette portion de ville un site propice à une réhabilitation à destination des classes moyennes-supérieures. Du point de vue identitaire, l'image du Vallon se transforme : il devient un « espace-signe » attractif pour des populations désireuses de se démarquer par leur style de vie et qui souhaitent bénéficier d'une localisation centrale. Du point de vue économique, l'existence d'un différentiel très favorable entre la valeur du marché et la valeur potentielle des biens immobiliers présents dans le quartier garantit la rentabilité des investissements potentiels.



Figure 1. Le quartier du Vallon, un ensemble d'habitations ouvrières.

Il est aujourd'hui possible de lire, dans les premières transformations en cours des combles d'immeubles, les signes précurseurs de cette gentrification émergente. Ce quartier paraît voué à connaître une progressive transformation. Cette requalification peut certes sembler souhaitable : les logements vétustes nécessitent des rénovations. Mais d'un autre côté, cette tendance conduit inéluctablement à un changement de composition de la population. Plus généralement, l'étude de ce quartier pose donc la question du « droit à la ville » (-centre) (Lefebvre, 1968) : comment garantir une accessibilité aux espaces urbains centraux pour les classes socio-économiquement défavorisées ?

Dans la politique de la Ville en matière de logement, la gentrification est publiquement affichée comme une tendance à favoriser pour réaliser la mixité. Celle-ci se joue par une stratégie qui vise à garder et attirer la classe moyenne et supérieure, dans de nouveaux quartiers écologiques (*new build gentrification*) mais aussi par la somme des réhabilitations ponctuelles effectuées par les gérances privées (gentrification classique). Pourtant, comme il a été dit, la mixité constitue un objectif inatteignable, ou du moins difficile à maintenir dans le temps. La gentrification érigée en politique comporte le danger de concourir, à terme, à l'éviction des populations appartenant aux couches sociales défavorisées. La requalification urbaine engagée ne s'inscrit guère dans une perspective de justice environnementale ; si elle n'est pas accompagnée de mesures fortes à destination des populations déshéritées, elle pourrait même s'avérer, à terme, productrice d'inégalités territoriales.

Dans ce contexte, le choix d'une nouvelle ligne de transport en commun pour desservir le nord de l'agglomération, et en particulier l'écoquartier, porte à débat car il cristallise les deux approches évoquées plus haut – mixité et justice environnementale. L'opposition entre la Municipalité d'une part, et une coalition des milieux politiques de gauche ainsi que d'une partie du tissu associatif local d'autre part, met en évidence les enjeux relatifs au tracé et au mode de cette nouvelle ligne en termes de cohésion territoriale. Nous en proposons une lecture critique.

#### *Une nouvelle ligne de transports publics pour réduire des inégalités territoriales ?*

Si la réalisation de l'écoquartier lausannois semble faire l'unanimité, et si tout le monde s'accorde sur le fait qu'il justifie la réalisation d'une desserte performante en transports collectifs, les modalités de cette desserte en revanche font débat. Notre propos est de présenter les enjeux relatifs à la décision politique prévue à la fin de l'année 2009 concernant l'itinéraire de ce futur axe fort de transport en commun, en reprenant les argumentaires défendus par les deux coalitions d'acteurs en présence.

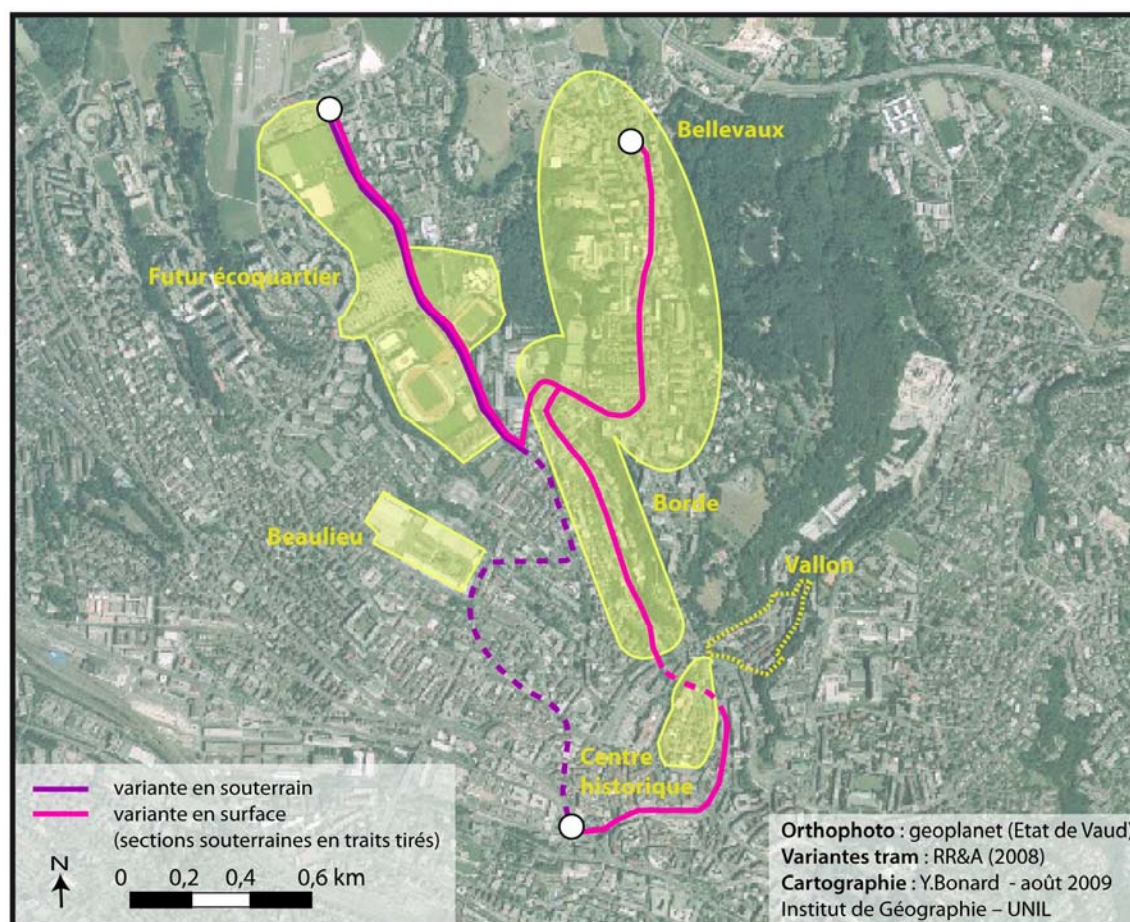


Figure 2. Deux variantes pour un futur axe fort de transport en commun pour le nord de Lausanne

Les autorités de la Ville de Lausanne prévoient la réalisation d'une ligne de tramway en souterrain pour relier de manière relativement directe le futur écoquartier au centre-ville, tout en desservant un centre de congrès et d'exposition (« Beaulieu »). Selon la Municipalité, l'importance de ce centre, « ses projets de développement, la possibilité de mettre en place un réseau rationnel et rapide et d'aboutir à des économies non négligeables sur les lignes des transports publics actuelles ainsi que l'impact économique incitatif fort d'une ligne de tram sont autant d'arguments qui militent clairement en faveur du passage par Beaulieu » (Municipalité de Lausanne, 2008). De plus, cette nouvelle ligne de tramway en souterrain aurait pour avantage de projeter une image positive sur ce secteur « vitrine » de la politique lausannoise. L'efficacité et la performance technique sont mises en avant dans cet argumentaire.

Cette variante souterraine, pensée pour desservir de manière directe le centre de congrès et d'exposition de Beaulieu et le futur écoquartier ne fait pas l'unanimité. Selon le point de vue défendu par une coalition d'acteurs composée de personnes investies dans le tissu associatif local et de certains élus de gauche, les habitants

du futur écoquartier ne devraient pas être les seuls bénéficiaires de l'amélioration du système de transport collectif (Parti socialiste lausannois, 2006). Cette coalition défend une variante alternative, en surface (fig. 2). Celle-ci desservirait à la fois l'écoquartier et le quartier de Bellevaux, actuellement mal desservi, qui constitue un secteur d'habitation populaire et dense habité par près de 10'000 personnes, c'est-à-dire guère moins que n'en comptera le futur écoquartier. En outre, ce tramway traverserait des quartiers plutôt défavorisés en termes de qualité de l'habitat, où se concentrent tendanciellement des populations aux profils socio-économiques modestes. En outre, cette variante permettrait selon leurs arguments de requalifier des quartiers populaires désavantagés, en particulier celui de la Borde. Le revenu moyen des habitants de ce quartier est presque 40% en dessous de la moyenne lausannoise, et le taux de chômage 60% plus élevé (SCRIS, 2002). Situé autour de l'une des principales pénétrantes urbaines routières, ce quartier est exposé à d'importantes nuisances sonores (fig. 3). « Pour le réaménagement de la Borde et la revalorisation de ce quartier, cela représente une réelle opportunité » selon le Parti socialiste lausannois (2006 : 7). Le tramway est présenté comme une option plus équitable, bénéficiant au plus grand nombre. Les



conséquences sur l'accessibilité et le cadre de vie des différents quartiers de Lausanne sont davantage prises en compte. La valeur sous-jacente, cette fois, est celle de l'équité territoriale, entendue comme une maximisation de la répartition spatiale de l'utilité collective.

Les débats concernant ce deuxième volet de la politique lausannoise montre la perception différenciée des enjeux relatifs à un tracé de transport public. Il permet de souligner les valeurs qui orientent les argumentaires. Selon le point de vue défendu par les pouvoirs publics, la priorité est donnée à la réalisation d'un nouvel écoquartier qu'on planifie comme socialement mixte, et auquel on associe une nouvelle desserte performante de transport collectif (Ville de Lausanne, 2007). Du point de vue des opposants, la réflexion doit être menée à l'échelle de la ville (Parti socialiste lausannois, 2006 ; Journal 24 heures, 2008). La

variante défendue par ces derniers bénéficie aussi aux habitants des quartiers existants souffrant de déqualification. On retrouve dans cet argumentaire une référence explicite au volet correctif de la justice environnementale : une infrastructure de transport collectif peut constituer un outil permettant de réduire des inégalités territoriales patentées.

## Conclusion

La concurrence pour l'espace a changé. Alors que, jusqu'à la fin des années 1990 en Europe, le périurbain formait la destination privilégiée pour l'établissement des ménages, les coûts liés à une localisation périphérique et les mesures prises contre l'étalement urbain commencent à modifier la nature de cette demande, qui se tourne aujourd'hui davantage qu'autrefois vers les espaces dotés d'une bonne accessibilité aux fonctions centrales.

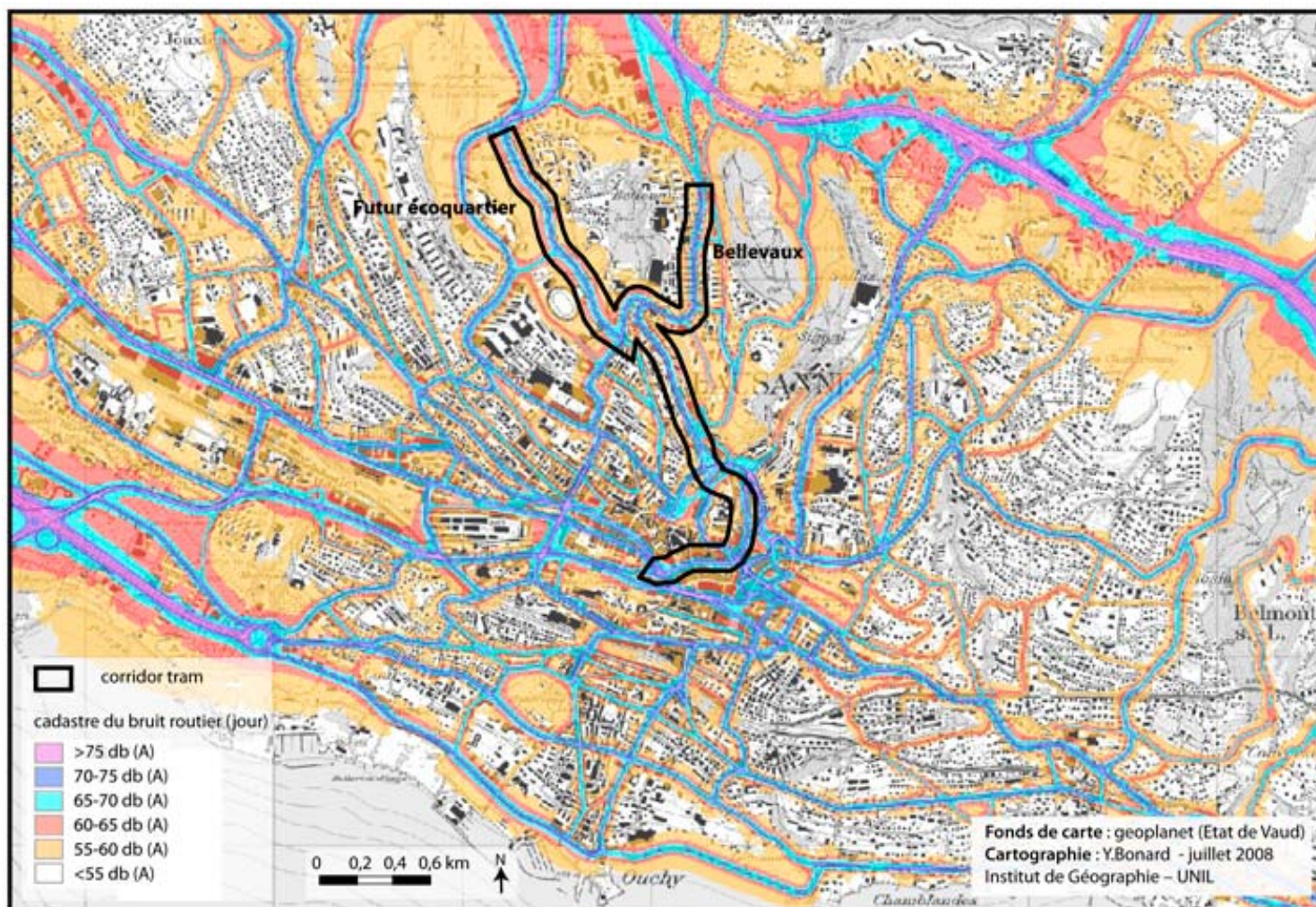


Figure 3. Carte des nuisances sonores diurnes pour le centre-ville de Lausanne et variantes pour le futur axe fort de transport en commun en direction du nord

Ce changement de désirabilité est favorisé par les pouvoirs publics : la gentrification des espaces centraux et péri-centraux est devenue une stratégie pour les villes-centres (Smith, 2002), dont le déséquilibre démographique et financier constitue un véritable problème. Or, cette recherche montre que la volonté d'attirer des contribuables aisés entre en conflit avec l'exigence de l'urbanisme durable de faire bénéficier l'ensemble de la population de l'amélioration de la qualité du cadre de vie. En favorisant la densification qualifiée, l'urbanisme durable, tel que pensé et mis en œuvre dans le contexte lausannois, laisse apparaître une contradiction entre les objectifs sociaux et environnementaux du développement urbain. La création artificielle d'une mixité sociale dans le but de faire profiter différentes couches sociales d'une amélioration localisée du cadre de vie (écoquartier) et d'une meilleure accessibilité en transports publics (tramway en souterrain) se heurtera probablement à termes aux ressorts intimes de la division sociale de l'espace, c'est-à-dire aux logiques de mobilité résidentielle sélective qui concourent à la généralisation de l'entre-soi (Maurin, 2004). Surtout, la garantie d'une certaine mixité sociale dans un écoquartier de 2000 logements paraît finalement bien anecdotique face aux transformations profondes de la politique du logement qui risquent bien d'accentuer les polarisations sociales.

Renverser la manière de poser le problème de la ségrégation sociale, comme l'appelle à le faire la justice environnementale, revient alors à prendre acte d'une tendance inévitable à l'entre-soi et de renoncer à « forcer » la mixité sociale, en concentrant les efforts sur la réduction des inégalités territoriales elles-mêmes. Au lieu de miser sur la dispersion des individus sur le territoire, ce concept invite à orienter l'action sur les inégalités entre les territoires. Cette stratégie questionne l'arbitrage qui doit nécessairement être fait entre considérations financières et sociales : comment introduire plus d'équité dans la concurrence pour l'espace ? Elle mène en fin de compte à reconsidérer les priorités de l'action publique.

L'étude empirique des controverses liées aux deux volets de la politique lausannoise étudiés ici, soit la politique communale en matière de logement, orientée vers l'attraction de nouveaux contribuables, et la création de nouveaux moyens de desserte à même de répondre écologiquement à cette augmentation de population, illustrent les implications pratiques de la mobilisation du concept de justice environnementale. À l'aune de cette étude de cas, trois pistes à suivre peuvent être esquissées pour une réelle prise en compte des principes de la justice environnementale dans la gestion publique.

La première touche à la propriété et au monitoring foncier, deux outils qui permettent de garder la maîtrise sur l'évolution des territoires. L'enjeu consiste à améliorer de manière systématique et équitable la qualité du cadre de vie. Il implique de viser une réhabilitation du logement existant en inventant des outils pour maintenir les populations *in situ* afin de maîtriser les processus de

gentrification. Une prise en compte de la justice environnementale inviterait à prévenir la spéculation par une meilleure maîtrise foncière dans les endroits critiques. La compétition pour les multiples atouts de la centralité – proximité d'une offre abondante et diversifiée en commerces et services, aménités associées aux espaces publics hérités de la ville médiévale ou pré-industrielle, patrimoine bâti de qualité, etc. – ne devrait pas être régie par les seules lois du marché foncier. La prise en compte de la justice environnementale invite aussi à développer un monitoring détaillé et régulier du marché du logement à l'échelle de la ville et plus largement de l'agglomération, dans le but d'avoir une bonne appréciation des tendances en cours et des processus à l'œuvre. Elle révèle également l'importance de l'arbitrage par les pouvoirs publics entre considérations financières et sociales afin de garantir un maximum d'équité dans la concurrence pour l'espace.

La seconde concerne la distribution des équipements et fonctions sur le territoire. La mixité fonctionnelle recherchée forme une retraduction intéressante de l'accessibilité des espaces. Dans cet ordre d'idée, la préoccupation distributive de la justice environnementale pousse à favoriser en particulier l'accessibilité des quartiers défavorisés.

La troisième consiste enfin à aborder la question des inégalités socio-spatiales par les réseaux. L'analyse faite sur Lausanne montre l'intérêt d'intégrer les réseaux techniques – en l'occurrence des réseaux de transports, mais ce raisonnement pourrait être élargi à d'autres structures réticulaires (chauffage à distance, gaz, etc.) – dans l'opérationnalisation du concept de justice environnementale. Le réseau est en effet un outil de solidarisation de points répartis dans l'espace, mais aussi des personnes desservies par ces points (Dupuy, 1991). Il invite à sortir de la seule échelle du quartier pour l'articuler avec des échelles spatiales plus larges. Pensé comme un moyen de production du territoire au sens de Raffestin (1980), le réseau peut se révéler un outil déterminant pour les pouvoirs publics dans leur tentative de mieux orienter le devenir des territoires vers une réduction des inégalités socio-spatiales.

Notons enfin que le processus de gentrification pourrait bien s'étendre à d'autres espaces, en particulier aux centralités émergentes. Ainsi dans l'agglomération lausannoise, les transformations en cours dans l'Ouest et sa ville principale Renens – hier centre périphérique à forte population étrangère et peu qualifiée au milieu d'un suburbain commercial et autoroutier, demain nouveau centre urbain d'un territoire requalifié – seront à observer avec la plus grande attention. Ici aussi le concept de justice environnementale, en permettant d'aborder les inégalités socio-spatiales à une l'échelle de l'agglomération plutôt qu'à celle du quartier, deviendra incontournable pour guider l'action publique.



## Biographie

Yves Bonard est Géographe et urbaniste, doctorant à l'IGUL (Institut de Géographie) de l'Université de Lausanne, chercheur à l'OUVDD (l'Observatoire universitaire de la ville et du développement durable), il s'intéresse aux enjeux sociaux et environnementaux des projets urbains, à Lyon, Lausanne et Genève.

Marianne Thomann est Géographe, doctorante à l'IGUL (Institut de Géographie) de l'Université de Lausanne, chercheuse à l'OUVDD (l'Observatoire universitaire de la ville et du développement durable), elle s'intéresse aux transformations de la gouvernance urbaine et des référentiels d'aménagement dans les agglomérations suisses.

## Bibliographie

- Bidou-Zachariasen, C. (dir.), 2003, *Retours en ville. Des processus de « gentrification » aux politiques de « revitalisation » des centres*. Paris : Descartes et Cie.
- Bochet, B., Y. Bonard, J.-P. Dind, S. Guinand, M. Thomann, 2007, Continuité - discontinuité de l'urbain et des réponses urbanistiques : réflexion sur le champ émergent de l'urbanisme durable. In Da Cunha, A., Matthey, L. (Eds.), *La ville et l'urbain : des savoirs émergents*. Lausanne : PPUR, pp. 187-206.
- Bochet, B. et A. Da Cunha, 2003, Métropolisation, forme urbaine et développement durable. In Da Cunha, A., Ruegg, J. (Eds.), *Développement durable et aménagement du territoire*, Lausanne : PPUR, pp. 83-100.
- Bonard, Y. et L. Matthey, 2008, Mixité n'est pas (mécaniquement) justice, papier présenté au colloque Géopoint, Avignon.
- Bourdieu, P. (Ed.), 1993, *La misère du monde*. Paris : Seuil.
- Bullard, R., 1990, *Dumping in Dixie : Race, Class and Environmental Quality*. Boulder : Westview Press.
- Charles, L., C. Emelianoff, C. Ghorra-Gobin, I. Roussel, F. X. Roussel et H., Scarwell, 2007, Les multiples facettes des inégalités écologiques, *Développement durable et territoire*, 9, pp. 1-16.
- Chavis, B. (Ed.), 1987, *Toxic Waste and Race in the United States*. New York : United Church of Christ's Commission for Racial Justice's report.
- Da Cunha, A., 2008, Régime métropolitain, migrations résidentielles et recomposition sociale : l'hypothèse de l'inversion du modèle de mobilité, *Géo-Regards*, 1, pp. 27-39.
- Da Cunha, A., 2007, Transformations urbaines et urbanisme durable, *Vues sur la ville*, 17, p.1.
- Davidson, M., 2008, Spoiled Mixture: Where Does State-led "Positive" Gentrification End?, *Urban Studies*, 45 (12), pp. 2385-405.
- Diebolt, W., Helias, A., Bidou, D. et G. Crepey, 2005, *Les inégalités écologiques en milieu urbain*. Paris : IGE.
- Donzelot, J., 2006, *Quand la ville se défait. Quelle politique face à la crise des banlieues ?*. Paris : Seuil.
- Dupuy, G., 1991, *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*. Paris : A. Colin.
- Emelianoff, C., 2007, Les quartiers durables en Europe : un tournant urbanistique ?, *Urbia – Les Cahiers du développement urbain durable*, 4, pp. 11-30.
- Emelianoff, C., 2006, Connaître ou reconnaître les inégalités environnementales, *ESO Travaux et documents*, 25, pp. 35-43.
- Emelianoff, C. et J. Theys, 2000, Les contradictions de la ville durable. In Theys, J. (Ed.), *Développement durable, ville et territoire*, note du CPVS, 13, Paris : MELT-DRAST, pp. 53-63.
- Espaces et société, 2008, *La gentrification urbaine*, 132-133.
- Frey, H., 1999, *Designing the city towards a more sustainable urban form*. London : E&FN SPON.

- Glass, R., 1963, *Introduction to London: Aspects of Change*. London : Macgibbon and Kee.
- Hamnett, C., 1996, Les aveugles et l'éléphant : l'explication de la gentrification, *Strates*, 9, [En ligne] URL : <http://strates.revues.org/document611.html>, consulté le 15 février 2008.
- Journal 24 heures, 2007a, Lausanne, collage city ?, édition du 10 avril.
- Journal 24 heures, 2007b, Métamorphose et la population lausannoise, édition du 7 juin.
- Journal 24 heures, 2008, Pour le nord : métro ou tram ?, édition du 17 mai.
- Journal Le Temps, 2008, Les initiatives populaires qui giflent Daniel Brélaz et la Municipalité de Lausanne, édition du 23 juillet.
- Laigle, L. et M. Tual, 2007, Conceptions des inégalités écologiques dans cinq pays européens : quelle place dans les politiques de développement urbain durable ?, *Développement durable et territoire*, 9, [En ligne] URL : <http://developpementdurable.revues.org/document4262.html>, consulté le 4 mars 2008.
- Laigle, L., 2005a, Inégalités écologiques : un nouvel enjeu pour les politiques d'urbanisme, colloque de l'IUP, Paris.
- Laigle, L., 2005b, *Les inégalités écologiques de la ville*. Paris : CSTB.
- Laigle, L. et V. Oehler, 2004, *Les enjeux sociaux et environnementaux du développement urbain : la question des inégalités écologiques*. Paris : PUCA/MELT.
- Lefebvre, H., 1968, *Le Droit à la ville*. Paris : Anthropos.
- Lelévrier, C., 2004, Que reste-t-il du projet social de la politique de la ville ?, *Esprit*, 303, pp. 65-77.
- Ley, D., 1996, *The new middle class and the remaking of the central city*. Oxford : Oxford University Press.
- Maurin, E., 2007, La ségrégation urbaine, son intensité et ses causes. In Paugam, S. (Ed.), *Repenser la solidarité. L'apport des sciences sociales*. Paris : PUF, pp. 621-633.
- Maurin E., 2004, *Enquête sur le séparatisme social*. Paris : Seuil.
- Municipalité de Lausanne, 2008, *Axe fort – prise de position*, communiqué du 27 mai.
- Nahrath, S., F. Varone et J.-D. Gerber, 2008, Les espaces fonctionnels de la durabilité : vers une reconfiguration des politiques sectorielles, des territoires institutionnels et des droits de propriété ?, papier présenté au colloque La problématique du développement durable vingt ans après : nouvelles lectures théoriques, innovations méthodologiques et domaines d'extension, Lille.
- Parti socialiste lausannois, 2006, *Blécherette-Pontaise et transports publics : un train à ne pas manquer*. Lausanne.
- Paugam, S. (Ed.), 2007, *Repenser la solidarité. L'apport des sciences sociales*. Paris : PUF.
- Raffestin, C., 1980, *Pour une géographie du pouvoir*. Paris : Litec.
- Rawls, J., 2003, *La justice comme équité : une reformulation de Théorie de la justice*. Paris : La Découverte.
- Rérat, P., O. Södeström, R. Besson et E. Piguët, 2008, Une gentrification émergente et diversifiée : le cas des villes suisses, *Espaces et sociétés*, 132, pp. 39-56.
- Rizk, C., 2003, Le cadre de vie des ménages les plus pauvres, *Insee première*, 926, pp. 1-4.
- SCRIS (Service Cantonal de Recherche et d'Information Statistique), 2002, *Fiches par quartier*, <http://www.scris-lausanne.vd.ch/main.asp?DomId=1897> [consulté le 17 août 2008].
- Sociétés contemporaines, 2006, *Gentrification : discours et politiques*, 63.
- Smith, N., 2002, *New Globalism, New Urbanism : Gentrification as Global Urban Strategy*, *Antipode*, 34, pp. 427-450.
- Smith, N., 1984, *Uneven development: nature, capital and the production of space*. Oxford : Blackwell.
- Theys, J., 2002, L'approche territoriale du développement durable, condition d'une prise en compte de sa dimension sociale, *Développement durable et territoire*, 1, pp. 1-14.
- Thomann, M., 2008, La reconversion du quartier Gare/Crêt-Taconnet à Neuchâtel : réflexions sur la densification qualifiée, *Géo-Regards*, 1, pp. 67-79.
- Thomann, M. et B. Bochet, 2007, Les quartiers durables: territoires ordinaires ou extra-ordinaires?, *Vues sur la ville*, 18, pp. 3-6.

Touraine, A., 1997, Pourrons-nous vivre ensemble ? Egaux et différents. Paris : Fayard.

Urbia - Les Cahiers du développement urbain durable, « Ecoquartiers et urbanisme durable », 4, consultable à l'adresse <http://www.unil.ch/ouvdd/page46591.html>

Ville de Lausanne, 2007, Métamorphose, Préavis n°19.

Ville de Lausanne, 2005, 3'000 logements, Préavis n°45.