## **CHAPITRE 7**

# Néolibéralisme en mouvement. Les constellations de mobilité à Santiago du Chili

Yves Jouffe, Alejandra Lazo, Diego Carvajal

**Résumé.** Les transformations spectaculaires de l'agglomération de Santiago du Chili lors des dernières décennies ont été attribuées à la globalisation économique et à un urbanisme néolibéral. Son système de transport et les pratiques de mobilité de ses habitants ont évolué radicalement. Un travail de terrain dans quatre quartiers de classes populaires et moyennes offre un regard ethnographique sur les pratiques individuelles de mobilité. Celles-ci révèlent les forces (matérielles, symboliques, pratiques) qui agissent sur la population d'une ville dite néolibérale. Plutôt que de relever les écarts entre la ville et son modèle, nous proposons de situer les pratiques observées dans un ensemble de forces nommées « constellations de mobilité », respectivement « ségrégative », « agrégative » et « désagrégative ». Nous identifions ces constellations grâce au mouvement historique de son système de transport et d'habitat. Leur combinaison située traduit finalement la configuration des forces qui redessinent le Santiago néolibéral à partir de ses mobilités habitantes.

**Mots clés.** Mobilité quotidienne, ségrégation, constellations de mobilité, urbanisme néolibéral, Santiago du Chili

L'agglomération de Santiago du Chili a connu lors des dernières décennies des transformations morphologiques spectaculaires<sup>1</sup> attribuées à la globalisation économique et à un urbanisme néolibéral<sup>2</sup>. Plusieurs auteurs<sup>3</sup> retrouvent dans la capitale chilienne les traits de cette ville néolibérale globale<sup>4</sup>:

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> DE MATTOS C., DUCCI M. E., RODRÍGUEZ A., YÁÑEZ WARNER G. (dir.), Santiago en la globalización: ¿una nueva ciudad?, Santiago de Chile, Ediciones SUR, 2004. GALETOVIC A., PODUJE I., Dónde estamos y hacia dónde vamos, Santiago de Chile, Centro de Estudios Público, 2006.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> JANOSCHKA M., « Geografías urbanas en la era del neoliberalismo. Una conceptualización de la resistencia local a través de la participación y la ciudadanía urbana », *Investigaciones Geográficas* (Mx), n° 76, 2011, p. 118-132.

- d'une part, l'agglomération en connaît les formes (ségrégation), transformations (expansion et fragmentation sécuritaire), institutions (libéralisation foncière et gouvernance du public-privé notamment par les fonds de pension) et idéologies (consensus sous critère technocratique) de la ville néolibérale ;
- d'autre part, comme l'ensemble du pays, Santiago subit le néolibéralisme dans les politiques publiques (austérité fiscale, libre investissement étranger, capitalisme de catastrophe) et les relations sociales (marchandisation et endettement généralisés).

L'ère néolibérale semble bien y avoir dépassé le gouvernement libéral d'un marché préexistant. Les pouvoirs publics s'y montrent les producteurs actifs d'une compétition sous critère technico-économique dans tous les secteurs d'activités. Ce déploiement proprement néolibéral des mécanismes marchands<sup>5</sup> affecte les différentes dimensions de la production et de l'usage de la ville : logement, santé, éducation<sup>6</sup>, transport<sup>7</sup>, eau<sup>8</sup>. Avec l'essor du crédit, la subjectivité néolibérale de « l'homme endetté<sup>9</sup> » semble même avoir conquis les Chilien-nes vu la durable marginalité des mouvements sociaux face au consensus néolibéral<sup>10</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> DUCCI M. E., « Santiago : territorios, anhelos y temores. Efectos sociales y espaciales de la expansión urbana », EURE, vol. 26, nº 79, 2000, p. 5-24. ZUNINO H. M., « Power Relations in Decision-making: Neo-liberalism. 'Techno-politicians' and Redevelopment in Santiago, Chile », Urban Studies, vol. 43, n° 10, Septembre 2006, p. 1825-1846. JANOSCHKA M., op. cit.. HIDALGO R., JANOSCHKA M., « La ciudad neoliberal: estímulos de reflexión crítica », R. HIDALGO y M. JANOSCHKA (dir.), La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid, Madrid, UAM, 2014, p. 7-32. PULGAR PINAUD C., « Quand la justice spatiale fait trembler la ville néolibérale. Le double mouvement tellurique et social dans le Chili d'après le tremblement de terre du 27 février 2010 », JSSJ, n° 6, 2014, Ville, néolibéralisation et justice.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> HARVEY D., Spaces of neoliberalization: towards a theory of uneven geographical development, Franz Steiner Verlag, Wiesbaden, 2005, cité in JANOSCHKA M., op. cit.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> FOUCAULT M., Sécurité, territoire, population, Cours au collège de France, 1977-1978, Hautes Études, Paris, Gallimard, Seuil, 2004. FOUCAULT M., Naissance de la biopolitique, Cours au collège de France, 1978-1979, Hautes Études, Paris, Gallimard, Seuil, 2004. JEANPIERRE, L., « La mort du libéralisme », in Fresh Théorie 2, Leo Scheer, 2006.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> RODRÍGUEZ A., SUGRANYES A. (dir.), Los con techo. Un desafío para la política de vivienda social, Santiago de Chile, Ediciones SUR, 2005.

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Greene M., Soler F., « Santiago: De un proceso acelerado de crecimiento a uno de transformaciones », C. DE MATTOS, M. E. DUCCI, A. RODRÍGUEZ, G. YÁÑEZ WARNER (dir.), Santiago en la globalización: ¿una nueva ciudad?, Santiago de Chile, Ediciones SUR, 2004, p. 47-84.

HIDALGO R., JANOSCHKA M., « La ciudad neoliberal: estímulos de reflexión crítica », art. cit., p. 7-32.

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> LAZZARATO M., La fabrique de l'homme endetté, essai sur la condition néolibérale, Paris, Editions Amsterdam, 2011.

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> Janoschka M., op. cit.

Certes, la récente montée en puissance, la visibilisation, la convergence et la radicalisation de nombreux secteurs en lutte, entre autres pour le droit au logement et à la ville, annoncent une possible remise en cause de la ville néolibérale<sup>11</sup>. À ce renouveau des luttes organisées s'ajoutent d'autres phénomènes urbains qui semblent décalés du modèle néolibéral : la réoccupation informelle des centres, la diffusion spatiale des services commerciaux, des projets urbains impulsés par des habitant-es, la réduction des échelles de ségrégation, etc. L'hégémonie néolibérale se fissure-t-elle à Santiago? Il manque pour le dire un modèle précis auquel confronter la réalité santiaguine. La multiplicité des caractérisations théoriques et empiriques du néolibéralisme global nie l'existence d'une telle jauge et impose de comparer des situations toujours spécifiques<sup>12</sup>. Alors que la gouvernance néolibérale peut même être définie par sa capacité à intégrer et optimiser les précédents modes de gouvernement<sup>13</sup>, tout trouve place dans la notion de « ville néolibérale ». Même les écarts au modèle surgissent de la dynamique actuelle et donc du néolibéralisme réellement existant. Plutôt que d'identifier les différences entre la ville et son modèle virtuel, nous proposons de situer l'observation des formes et forces de la capitale chilienne dans un mouvement historique. Nous nous inspirons des mécanismes de souveraineté (légaux, disciplinaires et « biopolitiques ») distingués par Michel Foucault, lequel souligne qu'ils coexistent même si l'un se voit plus accentué que les autres pendant certaines époques<sup>14</sup>. Les « constellations de mobilité » de Tim Cresswell<sup>15</sup> visent à fournir un tel cadre analytique de la dynamique du Santiago actuel. Elles remplacent le débat sur l'hégémonie néolibérale par la reconnaissance de ses multiples composantes.

Les constellations de mobilité permettent de lire l'évolution de la ville à partir de son système de transport urbain. Celui de Santiago constitue un moteur particulièrement puissant des transformations urbaines <sup>16</sup>. Il a subi des reconfigurations radicales : le système des « bus jaunes » a laissé place en 2007 au « *Transantiago* », celui-ci a été intégré au réseau de métro, et de massifs investissements publics et privés continuent d'étendre le métro et les

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> PULGAR PINAUD C., op. cit. HIDALGO R., JANOSCHKA M., op. cit.

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> HIDALGO R., JANOSCHKA M., op. cit.

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> Jeanpierre, L., op. cit.

<sup>&</sup>lt;sup>14</sup> FOUCAULT M., Sécurité, territoire, population, op. cit., p. 7-9.

<sup>&</sup>lt;sup>15</sup> CRESSWELL T., « Towards a Politics of Mobility », PIETRESE E., EDJABE N. (dir.), *African Cities Reader II: Mobilities and Fixtures*. Vol. 2, Vlaeberg, South Africa, African Centre for Cities & Chimurenga Magazine, 2011, p. 159-171.

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup> FIGUEROA O., « Infraestructura, servicios públicos y expansión urbana en Santiago », C. DE MATTOS, M. E. DUCCI, A. RODRÍGUEZ, G. YÁNEZ WARNER (dir.), *Santiago en la globalización : ¿una nueva ciudad?*, Santiago de Chile, Ediciones SUR, 2004, p. 243-272.

autoroutes urbaines concédées<sup>17</sup>. Par ailleurs, le concept de constellation se fonde sur celui de « mobilité quotidienne » comprise comme « mouvements, représentations et expériences 18 ». Il interroge donc à la fois la forme de la ville et les pratiques de ses habitant-es. La gouvernance de la ville néolibérale et ses mécanismes de souveraineté sont ici laissés de côté pour mieux identifier dans quelle mesure les habitant-es sont aussi les producteurrices de leur ville. À partir d'un travail de terrain ethnographique, essentiellement par observation et entretiens, réalisé dans quatre quartiers qui représentent une diversité de situations socio-spatiales des couches populaires et moyennes de la population de Santiago, nous analyserons le champ des forces qui agissent sur l'ensemble de la ville. Nous proposons une définition de trois constellations de mobilité à partir de la littérature scientifique sur Santiago, avant de qualifier leur articulation sur chacun de nos quatre terrains. Ces résultats esquisseront la configuration métropolitaine des forces qui redessinent le Santiago néolibéral à partir de ses mobilités habitantes

# Trois constellations de mobilité issues de l'histoire récente de Santiago du Chili

La « constellation de mobilité » est définie comme une structure matérielle, symbolique et pratique située historiquement et géographiquement :

« notion de "constellations de mobilité" en tant qu'assemblages historiquement et géographiquement situés de mouvements, de récits sur la mobilité et de pratiques de mobilité, qui révèlent l'importance d'une perspective historique à même de modérer un sentiment de nouveauté envahissant dans la recherche sur les mobilités <sup>19</sup> ».

De cette historicité se déduit la superposition de plusieurs constellations au même moment : l'actuellement dominante, celle qui n'a pas fini de disparaître et celle qui commence déjà à apparaître. L'histoire du système de transport urbain de Santiago suggère un premier partage simple : avant et après l'arrivée du Transantiago. Le chaos même de sa mise en place en 2007

<sup>&</sup>lt;sup>17</sup> Voir la page ministérielle du « Plan Maestro de Transporte Santiago 2025 », où métro et autoroutes concédées obtiennent respectivement 41 et 36 % des financements étatiques, contre 6 % pour les infrastructures de bus. URL :

http://www.sectra.gob.cl/Planes\_Maestros\_de\_Transporte\_Urbano/ciudad/Gran\_Santiago/plan\_stgo\_2025.html Consultée le 26 août 2013.

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup> Cresswell T., op. cit.

<sup>19 « (...)</sup> notion of "constellations of mobility" as historically and geographically specific formations of movements, narratives about mobility and mobile practices, which reveal the importance of an historical perspective that mitigates against an overwhelming sense of newness in mobilities research ». CRESSWELL T., op. cit., p. 159 (traduction française des auteurs).

assimile cette dernière à un rite d'institution entre deux époques<sup>20</sup>. Les discours officiels annonçaient effectivement ce changement de monde, vers les villes de « classe mondiale<sup>21</sup> ». L'annonce en 2002 de l'extension du métro vers la commune populaire et périphérique de Puente Alto a initié la transformation du métro en l'élément structurant du Transantiago et peut constituer son acte fondateur.

La structure de l'habitat nous indique un découpage historique complémentaire. Axel Borsdorf<sup>22</sup> distingue quatre phases dans le développement des métropoles latino-américaines, y compris Santiago du Chili. Première phase coloniale mise à part, les trois phases suivantes correspondent à celles de San Pablo en Argentine telles qu'analysées par Teresa Caldeira et reconnues par Ramiro Segura<sup>23</sup> comme exemplaire du développement des grandes villes du continent latino-américain. San Pablo fut une « ville concentrée et hétérogène » (1890-1940), puis une « ville dispersée » où se séparent un centre riche et une périphérie pauvre (1940-1970), et enfin des processus qui complexifient l'opposition centrepériphérie, notamment par l'apparition de quartiers aisés au sein de la périphérie pauvre mais séparés de la population avoisinante (1970-2000). Borsdorf distingue aussi au-delà de 1970 une phase de fragmentation de la ville polarisée. Ce processus se poursuit aujourd'hui à Santiago<sup>24</sup> et prend la forme d'un changement d'échelle de la ségrégation<sup>25</sup>. La ville concentrée et hétérogène semble y avoir été largement effacée pendant et après la dictature militaire par les brutales « éradications » qui ont déplacé les quartiers pauvres en périphéries très distantes des emplois métropolitains<sup>26</sup>. Le mode de transport que Borsdorf associe à cette ville, « train et tramway », a aussi laissé la place à ceux de la ville polarisée (« métro, bus, taxis collectifs, trains de banlieue et automobile ») et de la ville fragmentée (« autoroute

<sup>&</sup>lt;sup>20</sup> LAZO A., « Transporte, movilidad y exclusión, El caso de Transantiago en Chile ». Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008. http://www.ub.es/geocrit/-xcol/64.htm

<sup>&</sup>lt;sup>21</sup> MAILLET A., « La gestación del Transantiago en el discurso público : hacia un análisis de políticas públicas desde la perspectiva cognitivista », M. DE CEA, P. DIÁZ, et G. KERNEUR (dir.), Chile. ¿De país modelado a país modelo? Une mirada sobre la política, lo social y la economía, Santiago, LOM, août 2008, p. 325-345.

<sup>&</sup>lt;sup>22</sup> BORSDORF A., « Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana », EURE, vol. 29, n° 86, 2003, p. 37-49.

<sup>&</sup>lt;sup>23</sup> SEGURA R., « Elementos para una crítica de la noción de segregación residencial socioeconómica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de La Plata », Ouid 16, n° 2, 2012, p. 106- 132.

24 ORTIZ J., ESCOLANO S., « Movilidad residencial del sector de renta alta del Gran Santiago

<sup>(</sup>Chile): hacia el aumento de la complejidad de los patrones socioespaciales de segregación », EURE, vol. 39, n° 118, 2012, p. 77-96.

<sup>&</sup>lt;sup>25</sup> SABATINI F., BRAIN I., « La segregación, los guetos y la integración social urbana: mitos y claves », *EURE*, vol. 34, n° 103, 2008, p. 5-26. RODRÍGUEZ A., SUGRANYES A., *op. cit*.

urbaine, propriété automobile dominante, télétravail »). Nous ne relèverons donc dans cette histoire socio-spatiale de Santiago que l'opposition entre la ville dispersée et ségrégée à grande échelle, et les nouveaux processus qui lui superposent une forme urbaine plus complexe, fragmentée, actuellement ségrégée à petite échelle et encore en devenir. Le croisement des deux séquences historiques du transport et de l'habitat identifie trois périodes ou plutôt trois processus de structuration urbaine, à savoir la ville dispersée des bus jaunes, la ville dispersée du Transantiago, et une ville en recomposition à qualifier. À partir de ces trois grands moments, nous avons épuré trois constellations de mobilité respectivement nommées « ségrégative », « agrégative » et « désagrégative ».

# Ségrégative : centre d'élite contre périphérie « barbare »

« constellation ségrégative » pointe la ségrégation toujours expérimentée au cours des déplacements<sup>27</sup>. Le système de transport est ségrégé tout comme les anciens « bus jaunes » étaient séparés du métro : ces modes ne se connectaient pas et reliaient des parties de la ville largement distinctes. La ségrégation géographique se consolidait aussi en des expériences distinctes qui radicalisaient la ségrégation sociologique. Les bus jaunes étaient marqués d'une culture propre associée aux milieux populaires, ce qui les rendaient presque inaccessibles à des usagers d'autre origine sociale : règles ni étatiques, ni marchandes, mais établies par le conducteur, inconfort, danger, violence<sup>28</sup>. La ségrégation des modes de transport existe aussi pour les routes. L'expansion des quartiers riches appelle la construction de routes et réciproquement, mais ce lien est neutralisé pour les quartiers pauvres qui se contentent d'une voirie défectueuse, laquelle dégrade le transport public, tandis que la voiture individuelle demeure trop chère pour ses habitant-es<sup>29</sup>. Le Transantiago est conçu comme un mode de transport des classes populaires distinct des usagers de l'automobile sur les autoroutes privées<sup>30</sup>.

Cette séparation technique et pratique des modes de transport se traduit enfin par un imaginaire de ville barbare opposée à une ville civilisée. Forgée dans l'expérience des bus jaunes<sup>31</sup>, l'idée de « barbares » dépourvus de la « culture métro » a resurgi dans les discours institutionnels lors de l'intégration du métro au Transantiago<sup>32</sup>. Les identités sociales de Santiago

2

JIRÓN P., MANSILLA P., « Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago », *EURE*, vol. 40, n° 121, 2014, p. 5-28.
 TOMIC P., TRUMPER R., « Powerful drivers and meek passengers: On the buses in

<sup>&</sup>lt;sup>28</sup> TOMIC P., TRUMPER R., « Powerful drivers and meek passengers: On the buses in Santiago », *Race & Class*, vol. 7, n° 1, July 2005, p. 49-63.

<sup>&</sup>lt;sup>29</sup> FIGUEROA O., *op. cit.* 

<sup>30</sup> MAILLET A., op. cit.

<sup>&</sup>lt;sup>31</sup> TOMIC P., TRUMPER R., op. cit.

<sup>&</sup>lt;sup>32</sup> URETA S., « Waiting for the Barbarians: disciplinary devices on Metro de Santiago », *Organization*, vol. 20, n° 4, 2012, p. 596-614.

opposition encore dans cette socio-spatiale<sup>33</sup>. La structurent « privatopolis » du centre productif nord-est et des enclaves résidentielles nord contraste avec la « precariopolis », périphérie dénuée de travail formel<sup>34</sup>. Les mobilités se font au sein de ces espaces et la seule mobilité à relier de manière légitime les deux villes ségrégées est la mobilité instrumentale, c'est-à-dire les trajets depuis les périphéries vers les centres d'emplois. À Santiago, les transports s'organisent exclusivement au service des déplacements domicile-travail aux heures de pointe<sup>35</sup>. Ils sont les seuls malgré les vaines déplacements véritablement légitimes technocratiques de régulation de la pollution et de la congestion<sup>36</sup>. Les ouvriers et employés doivent rendre invisible leur présence là où ils travaillent<sup>37</sup>. La ville périphérique, ville « barbare », est éloignée, mais également très présente dans l'imaginaire des habitant-es de la ville centrale « civilisée » sous le motif de la peur de l'invasion et de l'agression<sup>38</sup>.

## Agrégative : toute la classe moyenne dans le Transantiago

La constellation « agrégative » intègre les différents modes de transport en un seul système intermodal qui prétend couvrir l'ensemble de l'agglomération. C'est l'innovation essentielle du Transantiago comme organisation hiérarchique de lignes structurantes (bus longs et métros) et de lignes de rabattement (bus courts). Elle suppose en général des déplacements intermodaux au lieu des trajets directs en bus jaunes<sup>39</sup>. L'intégration structurale, mais aussi tarifaire a permis de fondre réseau de bus et de métro en un nouveau mode composite : on ne prend plus tel ou tel mode de transport, mais le Transantiago, grâce à sa carte « Bip ». Les nouveaux dispositifs techniques et humains du métro tentent d'imposer à tous ses usagers une même conduite compatible avec des flux massifs de passagers : « l'effet métro » de ces dispositifs normalisateurs remplace alors la « culture métro » distinctive des premiers usagers du métro<sup>40</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>33</sup> MÁRQUEZ F., « Santiago de Chile : Ciudad propia, ciudad bárbara », *Bitacora Urbano-Territorial*, n° 20 (1), 2012, p. 21-30.

<sup>34</sup> HIDALGO R., BORSDORF A., ZUNINO H., ÁLVAREZ L., « Tipologías de expansión residencial

<sup>&</sup>lt;sup>34</sup> HIDALGO R., BORSDORF A., ZUNINO H., ÁLVAREZ L., « Tipologías de expansión residencial en Santiago de Chile: Precariópolis Estatal y privatópolis inmobiliaria », *Scripta Nova*, vol. XII, nº 270 (113), 1 de agosto de 2008.

<sup>&</sup>lt;sup>35</sup> REYES PAECKE S., « Santiago: La dificil sustentabilidad de una ciudad neoliberal », C. DE MATTOS, M. E. DUCCI, A. RODRÍGUEZ, G. YÁÑEZ WARNER (dir.), *Santiago en la globalización : ¿una nueva ciudad?*, Santiago de Chile, Ediciones SUR, 2004, p. 189-218. <sup>36</sup> *Ibid*.

<sup>&</sup>lt;sup>37</sup> TOMIC P., TRUMPER R., op. cit.

<sup>&</sup>lt;sup>38</sup> DUCCI M. E., op. cit.

<sup>&</sup>lt;sup>39</sup> DÍAZ G., GÓMEZ-LOBO A., VELASCO A., « Micros en Santiago : de enemigo público a servicio público », GALETOVIC A. y PODUJE I., *Dónde estamos y hacia dónde vamos*, Santiago de Chile, Centro de Estudios Público, 2006, p. 425-460.

<sup>&</sup>lt;sup>40</sup> URETA S., « Waiting for the Barbarians: disciplinary devices on Metro de Santiago », *Organization*, vol. 20, n° 4, 2012, p. 596-614.

L'agglomération est ainsi pleinement intégrée, quoique différenciée. La dispersion de la ville, de ses périphéries et de ses centres, maintient une gradation socio-spatiale autour d'un cône nord-est encore dominant avec 90 % des bureaux en 2000<sup>41</sup>, même si apparaissent de nouvelles centralités secondaires comme les malls. La mobilité quotidienne est difficile et coûteuse ce qui différencie l'accessibilité des différents quartiers vis-à-vis des marchés métropolitains. La diffusion des péages routiers automatiques renforce le gradient d'accessibilité. L'ascension sociale est associée à une mobilité résidentielle vers un quartier plus valorisé et à l'acquisition de l'automobile<sup>42</sup>. Ces quartiers aisés et valorisés comprennent le centre historique réinvesti pour son accessibilité<sup>43</sup>, son extension économique immédiate et une périphérie exclusivement automobile<sup>44</sup>. L'identité de classe actuellement dominante est celle d'une classe movenne qui peut réussir par le mérite à l'école et au travail<sup>45</sup>. L'imaginaire de l'intégration sociale passe par la consommation, malgré les différences de niveaux de consommation et l'endettement qu'elle suppose pour les plus modestes. L'expérience du métro autrefois réservée à l'élite ou aux villes de classe mondiale ancre cet imaginaire dans les corps, comme en témoigne un usager du nouveau métro de Delhi<sup>46</sup>. La ville devient alors légitimement accessible, mais à condition d'une consommation. Même la carte « Bip » est devenue une carte de crédit avec post-paiement automatisé. Le Transantiago fut d'ailleurs conçu comme un service autofinancé et amélioré par les choix des consommateurs<sup>47</sup>.

# Désagrégative : à chaque groupe sa centralité

La constellation « désagrégative » met en cohérence les processus émergents que des indices révèlent et situent en dehors des deux autres constellations. Selon cette constellation plus hypothétique que les autres, les systèmes de transport se multiplient ainsi que leurs organisateurs et fournisseurs : réseau de voies cyclables encore très incomplet, rares vélos municipaux en libre-service, partage de voiture et combinaisons des modes

<sup>&</sup>lt;sup>41</sup> RODRÍGUEZ A., WINCHESTER L., « Santiago de Chile : Una ciudad fragmentada », C. DE MATTOS, M. E. DUCCI, A. RODRÍGUEZ, G. YÁÑEZ WARNER (dir.), Santiago en la *globalización : ¿una nueva ciudad?*, Santiago de Chile, Ediciones SUR, 2004, p. 115-136. <sup>42</sup> URETA ICAZA S., « Manejando por Santiago: Explorando el uso de automóviles por parte de

habitantes de bajos ingresos desde una óptica de movilidad sustentable », EURE, vol. 35, n° 105, 2009, p. 71-93.

<sup>&</sup>lt;sup>43</sup> CONTRERAS GATICA Y. C., « Elecciones y anclajes residenciales de los nuevos habitantes del centro de Santiago: la experiencia del barrio de Bellas Artes », Revista Transporte y *Territorio*, n° 4, 2011, p. 59-83. <sup>44</sup> Greene M., Soler F., *op. cit*.

<sup>&</sup>lt;sup>45</sup> BAROZET E., ESPINOZA V., «¿De qué hablamos cuando decimos "clase media"? Perspectivas sobre el caso chileno », Revista Foco, nº 142, 2010.

<sup>&</sup>lt;sup>46</sup> BUTCHER M., « Cultures of Commuting: The Mobile Negotiation of Space and Subjectivity on Delhi's Metro », Mobilities, n° 6(2), 2011, p. 237-254.

<sup>&</sup>lt;sup>47</sup> MAILLET A., op. cit.

de transport. L'entreprise gérant le métro s'efforce aussi de différencier ses services et de communiquer un « soin » personnalisé dans les comptes twitter du métro<sup>48</sup>. Les gestionnaires du Transantiago dédoublent certains arrêts de bus et mettent ainsi en scène un usager non plus uniforme, mais désagrégé : un arrêt pour les personnes préférant attendre une place assise jouxte l'arrêt pour les usager-ères acceptant de voyager debout<sup>49</sup>.

Les nouvelles centralités de production et de consommation, germes d'espaces publics largement appropriés<sup>50</sup>, n'énoncent alors plus un gradient d'accessibilité métropolitaine, mais des territoires alternatifs au centre. Ces territoires se multiplient autant que les appartenances sociales en dissolvant la structure urbaine à l'échelle métropolitaine. La dispersion d'ensembles résidentiels aisés dans les périphéries plus modestes, voire pauvres<sup>51</sup> est surtout ségrégative comme le montrent les conflits entre habitant-es<sup>52</sup>. Néanmoins, la complexification des flux résidentiels<sup>53</sup> annonce un possible rééquilibrage des différents quartiers de l'agglomération. Le rééquilibrage apparaît déjà dans les zones centrales de Santiago, au travers de l'installation récurrente de ménages vulnérables dans des campements informels. Ces ménages, actifs et situés juste au-dessus du seuil de pauvreté, refusent le logement social dans les périphéries ségrégées et dangereuses. Ils privilégient le campement central qui donne accès à la ville et droit à un logement social dans la même commune centrale<sup>54</sup>. Les campements des interstices urbains annoncent une nouvelle légitimité habitante, une « condition cosmopolite » marquée par la généralisation des situations de frontière où les limites spatiales et les identités sociales se recomposent face à une étrangeté toujours relative<sup>55</sup>. La ville « défaite » et « refaite » est alors assumée comme un ensemble disparate de marges et d'interstices à « confédérer » pour le droit à la ville<sup>56</sup>. Plus encore que ses invocations

\_

<sup>&</sup>lt;sup>48</sup> JOUFFE Y., CARVAJAL D., LAZO A., « Prends soin du métro. Le contrôle-soin, forme émergente des régulations et menaces souterraines », *urbe : Revue Brésilienne de Gestion Urbaine*, 7(2), 2015, p. 167-180.

<sup>&</sup>lt;sup>49</sup> URETA S., « Normalizing Transantiago: On the challenges (and limits) of repairing infrastructures », *Social Studies of Science*, vol. 44, n° 368, 2014.
<sup>50</sup> STILLERMAN J., SALCEDO R., « Transposing the Urban to the Mall: Routes, Relationships,

<sup>&</sup>lt;sup>50</sup> STILLERMAN J., SALCEDO R., « Transposing the Urban to the Mall: Routes, Relationships, and Resistance in Two Santiago, Chile, Shopping Centers », *Journal of Contemporary Ethnography*, n° 41, 2012, p. 309-336.

<sup>&</sup>lt;sup>51</sup> SABATINI F., BRAIN I., op. cit.

<sup>&</sup>lt;sup>52</sup> ÁLVAREZ ROJAS A. M., « La segmentación socioeconómica del espacio: la comunidad ecológica y la toma de Peñalolén », *EURE*, n° 34, 2008, p. 121-136.

<sup>&</sup>lt;sup>53</sup> ORTIZ J., ESCOLANO S., op. cit.

<sup>&</sup>lt;sup>54</sup> Brain I., Prieto J. J., Sabatini F., « Vivir en Campamentos: ¿Camino hacia la vivienda formal o estrategia de localización para enfrentar la vulnerabilidad? », *EURE*, vol. 36, n° 109, 2010, p. 111-141.

<sup>&</sup>lt;sup>55</sup> AGIER M., La condition cosmopolite. L'anthropologie à l'épreuve du piège identitaire. Paris, La Découverte, 2013.

<sup>&</sup>lt;sup>56</sup> BOURDEAU V. (dir.), DEBOULET A., COTTIN-MARX S., FLORY J., « La ville brûle-t-elle? Éditorial », *Mouvements*, vol. 2013/2, n° 74, 2013.

approximatives, le « droit à la ville » formulé par Henri Lefebvre correspond précisément à cette constellation. Il n'exige pas seulement un accès au centre de la ville agrégée ni même un pouvoir sur une périphérie ségrégée et soumise à l'hégémonie de la propriété privée et de la compétition ; il revendique la construction d'un « espace différentiel », multiple et émancipé<sup>57</sup>. Les mobilités militantes, entre activités quotidiennes et lutte collective<sup>58</sup>, incarnent particulièrement la constellation désagrégative des territoires autonomes.

Tableau 1 – Tableau récapitulatif des concepts-clés des trois constellations de mobilité à Santiago du Chili

Constellation	Ségrégation	Agrégation	Désagrégation
Mouvements:	Bus vs métro+auto Intermodalité		Multimodalité
Transport Habitat	Périphérie vs centre	Gradient	Fragmentation
Expérience	Populaire vs élite	Commune	Personnalisée
Discours :	Barbares vs civilisés	Classe moyenne	Autonomes
Habitant-es Mobilité	Instrumentale	Consumériste	Militante

Source : Élaboration des auteurs

# Déplacements, représentations et expériences de mobilité dans quatre quartiers

Nous avons exploré les pratiques de mobilité quotidienne des habitant-es entre 2008 et 2010 à partir d'un travail de terrain ethnographique fait d'observation et de conversations sur quatre terrains, travail associé à des entretiens semi-directifs répétés avec une quinzaine de personnes par terrain, certaines ayant rempli un semainier de déplacements et pris des photographies de leur maison. Les quatre quartiers sont distribués dans l'agglomération de Santiago (voir figure 1), mais aussi sur l'échelle sociale. Au sud de la ville, le quartier *El Castillo* est constitué exclusivement de logements sociaux produits par les violentes éradications de campements informels, et est notre terrain le plus éloigné du cône nord-est productif. Il est stigmatisé par la pauvreté, le trafic de drogue et la délinquance violente, davantage que *El Cortijo* située au Nord. Ce quartier de familles modestes est issu d'une occupation de terrain en 1971 et se trouve deux fois plus près du centre (situé par la *Plaza de la Constitución* sur la carte). La *Villa Portales* a une position très centrale, en bordure ouest de la ville-centre,

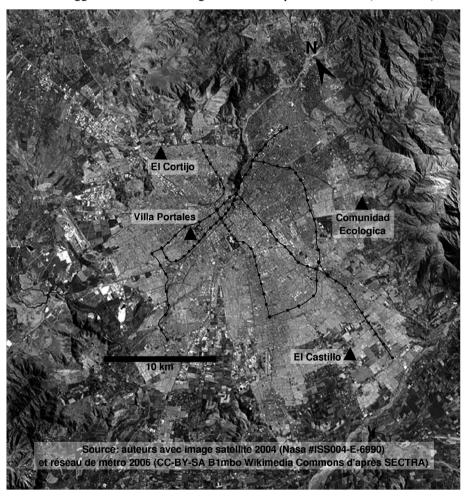
-

<sup>&</sup>lt;sup>57</sup> Nuñez A. E., « Del Derecho a la Ciudad, al Derecho al Espacio Diferencial », *Revista de Direito da Cidade*, vol. 6, n° 1, 2012, p. 90-110.

<sup>&</sup>lt;sup>58</sup> PUJOL C., « Vers un brouillage de l'ordre spatial aux marges de Rosario et de Montevideo ? », *Espaces et sociétés*, 3/2010, n° 143, p. 31-45.

proche des axes routiers et de deux lignes de métro. Il s'agit d'un projet d'architecture moderne des années 1950, emblématique d'une classe moyenne modeste pour laquelle étaient réservés les logements. L'ensemble résidentiel a ensuite connu une nette dégradation physique en même temps qu'un déclassement social. Enfin, la *Comunidad Ecológica* à l'Est fut à l'initiative d'un groupe de ménages de classe moyenne supérieure qui ont souhaité construire de leurs propres mains une utopie en marge de la ville.

Figure 1 — Situation des quatre quartiers d'étude et du réseau de métro dans l'agglomération de Santiago du Chili à la période d'étude (2008-2010)



Dans chaque terrain, les constellations forment un cadre particulier pour les pratiques de mobilité, en termes de déplacements, de représentations et d'expériences.

## El Castillo : ségrégation persistante

Les observations, entretiens et conversations réalisés au *Castillo*<sup>59</sup> ont permis de constater comment le Transantiago a dégradé l'accessibilité de ce quartier populaire par rapport au système des bus jaunes. Malgré ses défauts<sup>60</sup> en termes d'infrastructures, de pollution, de concurrence, d'insécurité routières, etc., ce système de transport permettait aux habitant-es d'échapper à leur isolement. Les déplacements étaient longs en temps et en distance, mais atteignaient les lieux les plus éloignés de la ville, souvent en un trajet direct. La mise en place du *Transantiago* a compliqué leur mobilité et a mis leur économie quotidienne sous une tension accrue.

«— [...] C'est qu'avant c'était différent avec les bus jaunes, le bus entrait par *Batallón Chacabuco*, celui-ci c'est *Inés de Suárez*, cinq rues plus loin c'est *Batallón Chacabuco*, et il y avait plusieurs arrêts. Alors le bus faisait ce chemin et venait et entrait au niveau de l'arrêt 39 de *Santa Rosa*, et il entrait par *Batallón Chacabuco*, il faisait ça, et les gens marchaient vers là, les gens marchaient vers le sud.

- Les gens marchaient quand même?
- Oui, mais c'est plus facile. Et il y en avait un autre [bus] qui entrait par les petites rues, alors c'était plus facile. Maintenant non, il n'y en a plus, il n'y a plus ce transport et c'est devenu difficile pour les gens. Les gens... si vous faisiez un entretien à d'autres personnes, la première chose qu'elles diraient, c'est « le transport » ou « une ligne de taxi collectif » parce qu'il n'y en a pas. [...] j'ai une camarade qui vit plus ou moins où ils sont en train de construire l'autoroute [Accès Sud], un peu plus haut [bruit] elle a un arrêt de bus à côté, alors elle prend un bus rue *Gabriela*, et là, rue *Gabriela*, elle doit en prendre un autre. Alors les correspondances il y en a deux, je ne me rappelle pas comment ils s'appellent, et pour ces trajets, les tickets de bus ne lui suffisent pas, parfois il lui faut deux voire trois tickets<sup>61</sup>. Elle doit prendre le bus et composter, et ce n'est pas assez. Et elle arrive environ à onze heures, onze heures et demi du soir. » (Femme, 50 ans, *El Castillo*)

Si le Transantiago avait comme objectif d'intégrer les différents modes de transport dans un seul système hiérarchique que couvrait l'ensemble de la ville, il n'a pas été capable d'intégrer les groupes les plus pauvres et ségrégés qui ont vu augmenter leurs temps d'attente et les coûts physiques et monétaires de déplacement tandis que la carte mentale qu'ils avaient de la

5

<sup>&</sup>lt;sup>59</sup> AVELLANEDA P., LAZO A., « Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile », *Revista Transporte y Territorio*, n° 4, 2011, p. 47-58. LAZO A., *Entre le territoire de proximité et la mobilité : les ancrages et le territoire de proximité comme support et ressource pour les pratiques de mobilité des habitants de la ville de Santiago du Chili*. Thèse de doctorat en Géographie et Aménagement, Pontificia Universidad Católica de Chile, Université Toulouse-Le Mirail, 2012.

<sup>&</sup>lt;sup>60</sup> DÍAZ G., GÓMEZ-LOBO A., VELASCO A., op. cit.

<sup>&</sup>lt;sup>61</sup> À cause de la longueur du trajet et du nombre de changements.

ville devenait obsolète. Il existe ainsi aujourd'hui des lieux avec une très faible desserte en transport, surtout dans les zones pauvres et périphériques de la ville. De même, après une période d'évaluation positive, la majorité des usagers évaluent négativement le service fourni par le Transantiago (61 % d'insatisfaction contre 12 % de satisfaction en 2012, pire évaluation depuis l'année de sa chaotique mise en route<sup>62</sup>). La mobilité agrégative promise ne s'est pas réalisée et la mobilité ségrégative s'est maintenue voire renforcée.

Néanmoins, il fut aussi possible d'observer une mobilité agrégative chez de rares habitant-es du *Castillo* (deux dans notre échantillon d'une quinzaine). Ceux-ci se sont endettés avec l'achat d'une voiture qui leur a permis de sortir d'une situation de proximité subie et en même temps d'avoir une autre expérience de la ville.

- « Tu trouves que tu vis loin de la ville?
- Quand je me déplaçais en bus, oui, maintenant que je me déplace en voiture, pour moi Santiago est plus petit et naturellement c'est une question de mobilité.
- Cela fait combien de temps que tu as une voiture ?
- Bon, une voiture depuis 2005 plus ou moins, mais un véhicule depuis que j'ai eu 18 ans, je me suis acheté une moto.
- Tu aimes Santiago?
- Moi, j'aime bien être à l'aise, j'aime tout ce qui indique du confort, Santiago indique du confort, mais c'est sûr que si j'avais les moyens j'aimerais vivre à Coquimbo à un endroit où il y aurait la plage et où j'aurais de la tranquillité économique, tranquillité veut dire le fait d'avoir un boulot suffisamment intéressant pour gagner les sous qu'il faut pour être comme ça. » (Homme, 30 ans, *El Castillo*)

Nous pouvons reconnaître l'ambition de réussite sociale par la mobilité quotidienne pour la mobilité résidentielle. Cette sortie de la constellation ségrégative vers l'agrégative apparaît rare donc difficile, et précaire à cause de l'endettement qu'elle suppose.

Il est aussi possible de lire l'aspiration de cet habitant comme un désir de moindre mobilité sans revenus superflus en dehors du confort pourtant valorisé de Santiago. La sortie de la ségrégation est bien revendiquée, mais au profit d'une sécession vers un territoire de « tranquillité ». Cette « tranquillité » concurrente du « confort » (« comodidad ») semble régie par d'autres exigences, autrement dit par une autre constellation de mobilité que la ségrégative ou l'agrégative, ce qui nous renvoie éventuellement dans la

desaprobacion-desde-2007-con-61-de-rechazo.aspx Consulté le 28 août 2013.

<sup>&</sup>lt;sup>62</sup> Selon l'enquête commandée par le ministère des Transports au bureau d'études Collect-GfK. Source: Fuentes, Francisco (2013), « Transantiago llega a su mayor desaprobación desde 2007, con 61% de rechazo», *Blog del Mercurio*, 28 janvier 2013, URL: <a href="http://www.elmercurio.com/blogs/2013/01/28/8825/Transantiago-llega-a-su-mayor-">http://www.elmercurio.com/blogs/2013/01/28/8825/Transantiago-llega-a-su-mayor-</a>

constellation désagrégative à un micro-territoire autonome, mais uniquement accessible par la migration. Des pratiques locales d'accompagnement, de covoiturage et de prêt de la voiture familiale tant à la famille qu'aux voisins, pratiques observées chez un ménage enquêté au *Castillo*, constituent d'autres indices d'un fonctionnement alternatif aux deux constellations ségrégative et agrégative. Alors que les pratiques de mobilité quotidienne liées à une activité informelle ou illégale constituent un envers dominé de la mobilité ségrégative, le partage local de voiture peut être rapproché de la mobilité désagrégative dans la mesure où il crée des ressources collectives, à la fois sociales et matérielles, qui sont ancrées dans la proximité, régies par des arrangements spécifiques, et fondatrices d'une valorisation autonome du quartier. Nous reviendrons dans le cas du *Cortijo* sur le repli analysé alternativement comme envers de la constellation ségrégative et comme constellation désagrégative.

#### El Cortijo: tension générale vers la difficile agrégation

Les habitant-es du *Cortijo* se situent entre deux types de configurations territoriales individuelles: repli local et mobilité métropolitaine. Le repli touche tant le quotidien, c'est-à-dire les déplacements à pied ou en bicyclette, le travail proche, mais informel et occasionnel, les loisirs passés chez soi ou avec les voisins, que ce que nous appelons le projet résidentiel, à savoir l'ancrage affectif lié au refus de déménager, l'attachement aux relations dans le voisinage ce qui comprend la famille élargie et enfin le désir de voir sa famille grandir et rester dans le quartier. Ce que nous nommons la mobilité métropolitaine regroupe aussi le quotidien et un rapport plus général au territoire dans le temps long. Les déplacements sont motorisés, bus, métro, voiture voire taxi; le travail situé dans le centre productif de la métropole est formel quoique toujours précaire; les loisirs consistent à aller consommer dans d'autres parties de la ville, notamment le centre historique. À cette grande échelle de la mobilité quotidienne se rajoutent une disposition à déménager dans un autre quartier, une sociabilité dispersée hors du voisinage et une aspiration à l'ascension sociale notamment par l'éducation supérieure de l'enfant.

Entre ces deux configurations effectivement observées, existent aussi plusieurs situations intermédiaires. Une analyse de la structure de ces configurations<sup>63</sup> à partir de leur caractérisation empirique<sup>64</sup> révèle que ces

<sup>&</sup>lt;sup>63</sup> JOUFFE Y., « La medianización por la movilidad urbana. Estudio de caso en un barrio popular de Santiago de Chile », E. ZENTENO TORRES, A. SEHTMAN (dir.), Latinoamérica urbana: una mirada sobre la transformación de las ciudades, México, PUEC-UNAM, à paraître.

<sup>&</sup>lt;sup>64</sup> JOUFFE Y., «Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial. ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad de clase? », *Revista Transporte y Territorio*, n° 4, 2011, p. 84-117.

entre-deux peuvent se lire comme le produit conjoint de la pauvreté, de la domination symbolique et de l'enracinement de ces habitant-es modestes. D'une part, leur position économique et géographique annule la rentabilité d'une mobilité coûteuse et épuisante vers des emplois mal payés.

« [...] je m'en allais d'ici avec un bus, je descendais au *Mapocho* et de là j'en prenais un autre et je descendais sur la place d'armes et de là de la place d'armes je m'en prenais un autre, c'est comme ça que j'allais en transport, ça me revenait cher, de grosses dépenses donc non, je ne vais pas travailler par là-bas, donc je travaille dans des petits boulots, ce que je trouve par ici. » (Homme, 45 ans, *El Cortijo*)

D'autre part, l'espoir d'ascension sociale par l'éducation et l'effort (pour payer l'éducation des enfants) est généralisé. Il justifie les sacrifices liés à la mobilité métropolitaine, avant d'y renoncer quand les enfants ont terminé leurs études.

« Moi, il y a longtemps, j'ai envoyé étudier mes enfants et je travaillais chez des particuliers, à faire le ménage, à repasser, ce qu'il y avait à faire je le faisais. Loin d'ici, par là-bas, du côté de *Las Condes*, là-haut. » (Femme, 60 ans, El Cortijo)

La consommation exerce aussi une domination symbolique qui obligera à sortir de chez soi et qui plongera dans la dépression les personnes qui ne le peuvent plus.

« Je ne sors pas, ça n'a pas d'intérêt, parce que imaginez que j'aille faire les vitrines et quelque chose me plaît, punaise quelle barbe de ne pas pouvoir l'acheter, alors je n'y vais pas, quand j'ai de l'argent j'aime bien y aller, mais sans argent non. Quand je travaillais, ah oui, je disposais de mon argent et je sortais tous les mois, c'était différent, maintenant non tout ça... ça me met une araignée dans la tête oui, déprimée je me traîne ici, à la maison et c'est tout. J'allais dans le centre, j'allais faire des achats, je leur achetais des cadeaux à mes petits-enfants, je sortais partout, maintenant non. » (Femme, 60 ans, *El Cortijo*)

Enfin, l'enracinement à la maison et au quartier renforce le repli dans le quartier. Cet ancrage s'inscrit dans des histoires communes, depuis l'occupation fondatrice jusqu'à ce programme de reconstruction sur site de leurs maisons.

« Si moi je ne lutte pas pour cet endroit qui a une histoire, j'achèterai ailleurs et je n'en aurai rien à faire de l'histoire, et ce n'est pas le cas, je ne pense pas comme ça, comme d'autres personnes qui n'en ont rien à faire, qui ne valorisent pas l'histoire, ce qu'elles ont eu ou le sacrifice. » (Homme, 50 ans, *El Cortijo*)

La constellation agrégative apparaît dominante chez les personnes rencontrées au *Cortijo*, dont la majorité vise l'ascension sociale et goûte la consommation dans la métropole. La mobilité instrumentale propre à la constellation ségrégative est toujours accompagnée de ces deux éléments. Des mécanismes ségrégatifs forts de reproduction des inégalités économiques persistent et imposent un repli dans leur quartier à nombre des

personnes engagées dans une mobilité métropolitaine. Mais, ces replis peuvent concerner soit seulement les activités économiques et sociales, soit également les aspirations symboliques. Dans le premier cas, la personne reste fondamentalement dépendante de l'imaginaire de la constellation agrégative vers laquelle elle tend malgré une mobilité limitée, ce que révèle son isolement revendiqué vis-à-vis de son voisinage.

« Le quartier me plaît ici, je ne me mêle des affaires de personne, je ne discute avec personne. Ici c'est tout, enfermé dans la maison. Mes quatre murs et puis c'est tout. Mes quatre sites, disons, mes quatre cloisons enfermées ici. Moi je ne passe de moments avec personne. J'ai de la famille par là, j'ai de la famille làbas. Ce sont des compères, des commères, mais jamais je ne vais avec eux, non. Ici c'est tout, ça, c'est ma posture, ici rien de plus. [...] non, c'est que je ne suis pas du genre à lier amitié, ici c'est tout, je ne vois pas beaucoup de monde, c'est bien peu, je me consacre plutôt à travailler, à rien de plus, » (Homme, 60 ans, El Cortijo)

Dans le deuxième cas c'est-à-dire si le repli est à la fois économique et symbolique, l'investissement dans l'amélioration de la maison et du quartier est du ressort de la constellation désagrégative. L'âge est facteur de repli dans le quartier, en limitant capacités de mobilité et espérances de vie donc d'ascension sociale. Il forme ainsi un ressort de mise en tension de la constellation agrégative vers la désagrégative. À l'inverse, le repli peut être interprété comme un élément complémentaire de la constellation ségrégative, son envers négatif où une partie de la population serait mise en dehors du jeu de l'économie formelle située dans le centre productif. Ces exclus seraient les incapables, enfants, handicapés et anciens, les mauvais pauvres qui résistent au travail formel et les délinquants, tous surnuméraires et foncièrement barbares. De même, le genre définit un critère de mobilité, implicite, mais opératoire d'une discrimination. En suivant notre terrain et ceux de Jirón et Mansilla ou de Segura<sup>65</sup>, les femmes seraient bien intégrées à la mobilité ségrégative vers l'emploi formel, mais également contraintes à la deuxième journée de travail pour assurer les tâches domestiques.

La différence entre repli ségrégatif et repli désagrégatif est alors ténue. Elle dépend de l'existence ou de l'absence de la subordination économique qui impose un dilemme entre une mobilité instrumentale épuisante vers un travail formel peu rentable et un travail informel, voire illégal local, mais encore moins rentable. La rentabilité doit alors être évaluée au sein d'une configuration territoriale individuelle, mais aussi à l'aune d'une idée socialement construite et historiquement située des conditions de vie, des expériences ou des capacités à générer. En ce sens, le repli dans le quartier participe de la constellation de la désagrégation à condition d'être reconnu des configurations légitimes voire institutionnellement comme une soutenues.

<sup>65</sup> JIRÓN P., MANSILLA P., op. cit., SEGURA R., op. cit.

## Villa Portales : agrégation historique et ségrégation partielle

Ce ne furent pas les classes populaires, mais les classes moyennes et moyennes supérieures qui s'adaptèrent à la mobilité imposée par le Transantiago. Elles tirèrent profit de la meilleure connectivité offerte pour se rapprocher des lieux de consommation et de socialisation, voire de travail. Dans le cas de la *Villa Portales*<sup>66</sup>, sa proximité aux arrêts de métro et bus a offert à ses habitant-es les mieux dotés-es économiquement une plus grande marge de choix entre ces modes et l'automobile. Cela s'est reflété dans leur accès effectif à différentes portions de la ville. Toutefois, cette accessibilité ne fut pas tant un effet du Transantiago que de leur localisation péricentrale au sein de l'agglomération.

- « Que pensez-vous des bus ?
- Eh bien... je ne leur trouve rien de mal, sauf que l'aménagement des nouveaux bus n'est pas très confortable, le peu de fois où j'ai pris le bus parce qu'il n'y en a pas eu beaucoup, parce que je ne me déplace pas en bus, parce que cela me donne l'impression que les gens ne sont pas à l'aise, ils sont un peu vulnérables [...]
- Pourquoi n'utilisez-vous pas le bus?
- Je n'ai pas l'occasion de le prendre, le métro est plus rapide.
- Et que pensez-vous du métro?
- Je crois que c'est par habitude.
- Vous aimez le métro ?
- Ça me plaît parce que c'est rapide.
- Et la voiture?
- Ça, c'est ce qui me plaît le plus.
- [...] Vous avez des amis dans d'autres communes ?
- Partout, à Las Condes, à Providencia, à Peñalolén, à la Dehesa, à San Bernardo
- Vous leur rendez visite régulièrement ?
- Oui, on va hors de Santiago, Chimbarongo, partout.
- Et ces déplacements, vous les faites en voiture ?
- Tous en voiture.
- Qu'est-ce que vous faites pendant vos temps libres ?

<sup>&</sup>lt;sup>66</sup> LAZO A., *Entre le territoire de proximité et la mobilité*, *op. cit.*, LAZO A., CALDERON R., « Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana. Retrato de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile ». *EURE*, vol. 40, n° 121, p. 121-140, 2014.

- On va voir mes parrains, on va à la maison de mes cousins, c'est ça nous allons à *San Bernardo* où sont mes parrains et à *Peñalolén*, ils vivent là-bas à *Larrain*, à *Ñuñoa*, c'est ça les principaux trajets, *La Reina*.
- Et les courses?
- Les courses on a, par chance, on a un [supermarché] *Líder*, juste ici au coin de la rue *General Velázquez* et l'autre *Líder* est sur la rue *Matucana*, juste après le croisement avec *Mapocho*.
- Et les autres courses ?
- Les malls. » (Femme, 45 ans, Villa Portales)

La constellation agrégative semble fournir le cadre des pratiques de mobilité des habitant-es suffisamment aisé-es de la Villa Portales. Leurs modes de transport sont choisis en fonction de leur efficacité (métro. automobile) et non imposés par un manque de revenus (bus). L'accessibilité permise s'incarne dans une mobilité à l'échelle de la métropole. Ce quartier péricentral constitue alors, pour eux, un secteur intermédiaire, entre la périphérie pauvre et les quartiers aisés, et incarne l'ascension progressive sur un gradient socio-spatial. L'exemple cité ne correspond toutefois qu'à une partie des habitant-es de la Villa Portales. Une autre partie des habitant-es ne profitent pas de cette accessibilité et se trouvent souvent ségrégé-es et isolées. Leur situation économique plus modeste combinée à cet enfermement paradoxal est le reflet de l'actuelle dégradation matérielle (du bâti) et socioéconomique (des habitant-es) de la Villa. En effet, notre travail de terrain nous a permis de constater qu'une partie importante des habitant-es de la Villa Portales étaient immobiles ou, plutôt, mobiles seulement dans leur propre ensemble résidentiel. Ce fait a été également observé dans le cas des plus précaires du quartier du Castillo, qui se retrouvaient souvent prisonniers de la proximité par manque de ressources. En ce sens, pour pouvoir se déplacer, il ne suffit pas de bénéficier d'une accessibilité aux différents systèmes de transport, mais il faut aussi avoir de multiples ressources et de bonnes raisons de sortir :

« Il y a des gens de classe moyenne travailleuse qui comme, qui dirait, aspirent à gagner de l'argent et à se dépasser, et puis tu vas aussi rencontrer des gens qui vivent une pauvreté super cachée, des gens âgés qui, et ça c'est le côté caché de la *Villa*, vivent si enfermés dans ce monde qui n'a pas une vision plus globale, c'est pour ça que je te dis que j'ai des amis, je peux te dire des amis vu que je les connais depuis qu'on est petits et qui sont restés à marquer le pas, ces amis que tu vois sur les places, qui ont du mal à chercher du travail, qui sont au chômage, qui restent là, qui commencent à boire, fumer... » (Femme, 35 ans, *Villa Portales*)

La constellation agrégative est neutralisée pour les ménages plus démunis. Le quartier et sa localisation privilégiée ne suffisent en effet pas à fonder une accessibilité effective. Leur relative immobilité traduit leur mise à l'écart de l'économie formelle, mais aussi de la consommation de loisirs.

Elle situe ces habitant-es pauvres dans l'envers de la constellation agrégative, à savoir une immobilité spatiale liée à une descension sociale, quand l'agrégation appelle le processus inverse. À la *Villa Portales* vivent aussi des habitant-es qui construisent une mobilité revendiquée comme alternative à un système social qui sépare les individus en fonction de leur position socioéconomique, c'est-à-dire alternative à la constellation agrégative. En tant que geste politique de construction située de nouvelles normalités dans la mobilité quotidienne, la mobilité de ces habitant-es peut être qualifiée de désagrégative.

«[...] aujourd'hui, les gens sont retirés sur eux-mêmes, enfermés et on trouve que le vélo est quelque chose de transversal depuis celui qui a de l'argent jusqu'à celui qui n'a pas d'argent utilise la bicyclette et à partir de cette perspective nous organisons une randonnée-vélo en été [...] » (Homme, 30 ans, *Villa Portales*)

# Comunidad Ecológica : de la désagrégation fondatrice à l'agrégation

Dans le cas de la Comunidad Ecológica<sup>67</sup>, la constellation de la désagrégation semble plus évidente. Que ce soit à l'échelle du quartier ou de la ville, la mobilité est le fruit d'un choix plutôt que d'une contrainte. Y compris la contrainte de la géographie des quartiers aisés paraît dépassée puisque ce quartier de classe moyenne supérieure est entouré de quartiers populaires. Dans ce quartier construit par une grande partie de ses habitantes actuel-les, ceux-ci s'illustrent comme constructeurs de leurs espaces de vie aussi grâce à leur maîtrise de leur mobilité quotidienne, notamment grâce à la nature de leur travail et aux moyens de télécommunication.

- « Où réalises-tu les principales activités ?
- [...] Comme je travaille dans le bâtiment [comme entrepreneur], je n'ai pas de lieu de travail fixe et ça correspond aussi à mon style de vie. Moi, travailler dans un bureau, je meurs, parce que j'ai besoin de garder ma liberté, je vais par ici, je vais par là. Parfois je travaille en accéléré, mais j'ai la possibilité d'observer, de regarder, de changer d'endroit, d'ambiance, ce qui fait que je n'ai jamais la même chose à faire. [...] À une époque je l'ai vendue [la voiture] et je n'ai jamais plus eu de voiture.
- Et comment est-ce que tu te déplaces?
- Tu vois, moi j'ai toujours travaillé ici chez moi alors je n'ai pas de problème, bon à une époque je suis allé travailler à Santiago au parc forestier parce qu'ici il n'y avait pas de téléphone parce que quand le téléphone est arrivé, tous ceux qui travaillaient en indépendants, designers, etc. sont restés à travailler ici, mais maintenant la question ne se pose même plus, parce que maintenant il y a le haut débit, il y a de plus en plus de gens qui travaillent ici à la *Comunidad Ecológica*... moi pour l'instant, par exemple, je vais faire des choses avec

-

<sup>&</sup>lt;sup>67</sup> LAZO A., Entre le territoire de proximité et la mobilité, op. cit.

l'Argentine par internet sans bouger d'ici, beaucoup de choses que je ne pouvais pas faire avant [...] » (Homme, 50 ans, *Comunidad Ecológica*)

Le choix de la mobilité non agrégative apparaît en particulier dans le renoncement revendiqué à l'usage et à la possession d'une automobile, qui est rendu possible par la préférence pour la liberté professionnelle contre les contraintes d'un travail de bureau dans le centre productif. Cette communauté s'est activement ségrégée à l'échelle de la métropole et à l'échelle locale<sup>68</sup>. Elle s'inscrit pourtant moins dans la constellation ségrégative des riches que dans la désagrégative du fait de son refus d'intégration socioéconomique et géographique à ces classes aisées. D'autres habitant-es, notamment ceux qui n'ont pas fondé le quartier, pratiquent justement cette mobilité automobile vers la zone d'emploi centrale et participent peu aux échanges au sein de la communauté.

« Avec cette voiture je vais partout, c'est-à-dire le collège, le supermarché, et de temps en temps la médecine naturelle [...] j'utilise la voiture, mes enfants les motos et mon époux utilise la camionnette. » (Femme, 45 ans, *Comunidad Ecológica*)

« Maintenant que les enfants sont plus indépendants et font plus de choses tout seuls, loin de la maison, on a davantage besoin de la voiture. Donc je suis obligé d'avoir une voiture, parce qu'il n'y a pas de transport en commun, il n'y a pas de bus [...] on ne peut pas utiliser les bus, ils ne passent jamais, ils sont pleins, ils ne s'arrêtent pas, il y a les mêmes problèmes qu'avant. » (Homme, 50 ans, Comunidad Ecológica)

« Il n'y a plus de communication entre les personnes de la Communauté, maintenant n'importe qui vit dans la Communauté et on ne la connaît pas. Maintenant les personnes sont très détachées les unes des autres [...] avant il y avait un jardin, qui s'appelait le Waldrof, les parents passaient du temps ensemble, les enfants passaient du temps ensemble et se faisaient des amis, mais il y a des gens dans la Communauté qui le font encore, mais avec mes amis nous avons pris nos distances. » (Jeune étudiant, Comunidad Ecológica)

Le support que représentait le territoire de proximité pour ces nouveauxelles habitant-es semblent ne générer qu'un faible attachement. En toute logique, ils n'écartent pas l'idée d'un futur déménagement.

« Ma fille est en maternelle, mon fils en CE1, j'en ai pour un moment, après au collège je ne sais pas s'il va continuer au [collège] Rudolf ou s'il va changer, et cela ça va impliquer que nous changions de commune. En fait alors que je te parle, je me rends compte que cela dépend des enfants les possibilités de déménagement. » (Femme, 42 ans, nouvelle résidente, *Comunidad Ecológica*)

Leur installation dans un quartier d'abord pensé comme une utopie apparaît alors comme une modalité d'ascension sociale qui transforme la géographie des quartiers désirables de la constellation agrégative sans en

\_

 $<sup>^{68}</sup>$  Álvarez Rojas A. M., op. cit.

abandonner le principe, à savoir une accessibilité quotidienne maximisée vers l'ensemble de la métropole et une trajectoire résidentielle au service d'une ascension sociale. Ces configurations individuelles actuelles s'inscrivent alors pleinement dans la mobilité agrégative. Par contre, nous ne pouvons que formuler des hypothèses ouvertes sur la constellation qui aura guidé leur installation : la désagrégation typique des pionniers ; déjà l'agrégation qui se révélera ensuite ; ou une tentative de ségrégation dans un quartier perçu comme un élément nouveau, mais prometteur de la centralité aisée, connecté au reste du centre par l'automobile en attendant le développement de son intégration sociale et technique.

# Conclusion: la métropole néolibérale en mouvement dans ses constellations

Nous retrouvons sur nos terrains les trois constellations de mobilité que nous avons d'abord proposées à partir des analyses de l'histoire récente de Santiago. L'étude qualitative des pratiques de mobilité des habitant-es a montré une constellation dominante dans chacun de nos quartiers d'enquête : ségrégative au Castillo, agrégative au Cortijo et à la Villa Portales, Comunidad Ecológica. Néanmoins, désagrégative à la constellations apparaissent dans chaque terrain, parfois sous la forme de leurs envers : (im)mobilité informelle du secteur périphérique, (im)mobilité illégitime dans l'ensemble résidentiel. Les stades intermédiaires et les changements au cours de la vie mettent bien en avant l'effet simultané des différentes constellations de mobilité sur les pratiques de mobilité d'un même quartier voire d'une même personne. Les ressources économiques et sociales, l'âge et l'histoire résidentielle changent radicalement l'accessibilité réelle. Cette modulation, appliquée sur une relative homogénéité sociale et spatiale des habitant-es d'un même quartier, explique grandement que leurs mobilités s'organisent autour d'une constellation majeure et d'une ou deux constellations mineures.

Aux dominances locales se rajoute la géographie des constellations à l'échelle de la métropole chilienne. En l'occurrence, la constellation agrégative s'exerce sur tous les quartiers enquêtés, avec la ségrégative dans les quartiers populaires périphériques (El Castillo et El Cortijo) également marqués par des formes ambiguës de mobilité désagrégative, ou avec la désagrégative dans les quartiers plus aisés (Comunidad Ecológica) et de classe moyenne (Villa Portales). Cette géographie elle-même suit une forme de gradient socio-spatial qui reflète l'influence des possibilités objectives liées notamment à la localisation et aux ressources socio-économiques. Cette distribution spatiale des constellations apparaît comme une traduction et une forme agissante de la différenciation des quartiers. Elle constitue une forme synthétique des multiples formes et échelles de la ségrégation socio-spatiale

et de la fragmentation sécuritaire à Santiago, donc de sa morphologie néolibérale. Le néolibéralisme comme processus ininterrompu d'expansion des mécanismes marchands trouve son expression la plus claire dans la constellation dominante de l'agrégation. Celle-ci désigne la ville faite marché par l'accès maximisé: marché économique qui optimise la circulation et la concurrence en maximisant l'accessibilité de tou-te-s aux lieux de production et consommation, marché socio-résidentiel qui incite à la lutte des places au sein d'une classe moyenne inégalitaire, mais consensuelle<sup>69</sup>. Toutefois, l'exacerbation néolibérale de l'agrégation alimente les deux autres constellations qui en constituent dès lors les limites.

D'un côté, le fonctionnement néolibéral est avant tout un mécanisme de radicalisation de l'exploitation capitaliste qui prolétarise la force de travail malgré/par le recours toujours plus massif à l'endettement et malgré la promesse d'ascension sociale par l'enseignement supérieur<sup>70</sup>. De larges fractions de la population se voient donc paupérisées et reléguées dans les périphéries de la ville ségrégative, toujours plus éloignées du fait de l'étalement dérégulé de la ville automobile, entre pauvreté informelle et longs trajets vers l'emploi formel. De même que les gouvernements autoritaires qui gèrent les conséquences de l'économie de la dette traduisent l'échec du régime néolibéral<sup>71</sup>, la constellation ségrégative signe l'échec de la mobilité agrégative. D'un autre côté, le système marchand et sécuritaire de production-consommation s'étend en s'ajustant aux activités, déplacements et préférences des habitant-es, tout en légitimant ainsi une plus grande diversité de ces pratiques. Cette adaptation à des normalités multiples sous contrôle est au principe de la gouvernementalité « biopolitique » décrite par Foucault<sup>72</sup> à partir des approches économistes néolibérales. En ce sens biopolitique, le néolibéralisme paraît donc s'exacerber dans les territoires désagrégés. Mais ceux-ci permettent aussi de consolider et légitimer des relations sociales différentes, autonomes et insoumises à l'ordre capitaliste de la propriété privée et de la marchandise, en un mot, de déployer « l'espace différentiel » énoncé par Lefebvre<sup>73</sup>.

Santiago la néolibérale évolue-t-elle vers une marchandisation radicale, un clivage ségrégatif, un espace différentiel, un *statu quo*? Bien que ses constellations aient été identifiées dans leur mouvement historique, il paraît

\_

<sup>&</sup>lt;sup>69</sup> JOUFFE Y., « Contre le droit à la ville accessible. Perversité d'une revendication consensuelle », A. SUGRANYES, C. MATHIVET (dir.), *Villes pour toutes et tous. Propositions et expériences pour le droit à la ville*, Santiago, Chile, Ediciones HIC (Habitat International Coalition), janvier 2011, p. 45-58.

<sup>&</sup>lt;sup>70</sup> BAROZET E., ESPINOZA V., op. cit.

<sup>&</sup>lt;sup>71</sup> LAZZARATO M., La fabrique de l'homme endetté, essai sur la condition néolibérale, Paris, Editions Amsterdam, 2011.

<sup>&</sup>lt;sup>72</sup> FOUCAULT M., Naissance de la biopolitique, op. cit.

<sup>&</sup>lt;sup>73</sup> Nuñez A. E., « Del Derecho a la Ciudad, al Derecho al Espacio Diferencial », *Revista de Direito da Cidade*, vol. 6, n° 1, 2012, p. 90-110.

difficile de déduire de leur combinaison actuelle une tendance endogène, d'autant plus que la globalisation est un puissant moteur exogène des transformations métropolitaines. De même que les mécanismes du droit souverain, de la discipline et de la biopolitique coexistent, les constellations de mobilité ne s'effaceront pas forcément les unes après les autres. En éclairant la configuration des forces qui constituent la ville néolibérale, les constellations montrent au contraire leur complexité opératoire. En lieu et place d'une philosophie de l'histoire appliquée à la ville globale, elles nous invitent à la reconnaissance tactique des multiples facettes de l'hégémonie néolibérale dans toute lutte de transformation socio-spatiale.