COMUE Université Sorbonne Paris Cité - Université Sorbonne Nouvelle Paris 3 École Doctorale 122 Europe Latine-Amérique latine Centre de Recherche et de Documentation des Amériques (CREDA) (UMR 7227)

Universidad de Buenos Aires Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - (FADU-UBA)

Thèse de doctorat en Géographie et Aménagement du Territoire

Résumé

Thomas Massin

Le corridor métropolitain entre Buenos Aires et Rosario : un espace complexe de la métropolisation

Thèse en co-tutelle dirigée par :

M. Martín Orduna, Professeur, Universidad de Buenos Aires

M. Sébastien Velut, Professeur, Université de Paris 3

Date de soutenance : 23 mars 2017

Composition du jury :

Mme Margarita Gutman, Professeur, Universidad de Buenos Aires

Mme Ana María Rigotti, Professeur, Universidad Nacional de Rosario

Mme Marie-France Prévôt-Schapira, Professeur émérite, Université Paris 8

M. Didier Paris, Professeur, Université de Lille

Le corridor métropolitain entre Buenos Aires et Rosario : un espace complexe de la métropolisation

Le territoire intermédiaire qui relie Buenos Aires et Rosario le long du Paraná, de la route nationale 9 et de la ligne ferroviaire Mitre est un espace métropolisé qui s'est formé à la fin du XIXème siècle, avec l'installation des premiers ports, gares et industries du pays. Depuis les années 1950, du fait de la croissance démographique accélérée de ces deux métropoles et du changement de régime économique national, ce territoire a suscité de manière épisodique l'intérêt des institutions de planification et des géographes. Les premières ont encouragé la création de « l'axe fluvio-industriel », support d'une politique d'industrialisation avec l'établissement d'industries lourdes et de grandes infrastructures sur les rives du Paraná. Les seconds l'ont analysé comme « front » ou « littoral », ou sous le concept de mégalopolis. Ces figures sont des écueils à la bonne compréhension du territoire intermédiaire et à une analyse fine des dynamiques métropolitaines car elles le placent dans une logique de centralisation héritée d'un système de planification binaire qui ne distingue rien d'autre que l'urbain et le rural. Par conséquent, ce territoire est vu aujourd'hui comme purement fonctionnel ou est mythifié, ce qui empêche la lecture des logiques spatiales et des défis territoriaux dans cet espace complexe. Cette thèse analyse les dynamiques métropolitaines hybrides qui le façonnent comme corridor métropolitain et met en lumière le rôle des acteurs privés, opérant à l'échelle locale et globale, dans ces processus. Puis, à partir de l'identification des principales tensions fonctionnelles et territoriales qui le traversent, elle présente des pistes pour son développement cohérent qui redonne un rôle central au train, associe les municipalités et la société civile et intègre le fleuve Paraná.

Mots-clés : métropolisation, agglomération urbaine, croissance urbaine, villes moyennes, mobilités, Argentine, Buenos Aires, Rosario, fleuve Paraná

The Metropolitan Corridor Between Buenos Aires and Rosario: a Complex Space of the Metropolization

The territory that connects Buenos Aires and Rosario along the Paraná River, the National Road 9 and the Mitre Railroad, is a metropolized space that has emerged in the late nineteenth century, with the implementation of the first ports, train stations and industries of the country. Since the 1950s, along with the rapid population growth in these two metropolis and a change in the national economic plan, the territory has occasionally attracted the interest of planning institutions and geographers. The former have considered the creation of the "fluvial industrial axis" as support of an industrialization policy with the establishment of heavy industries and major infrastructure on the banks of the Paraná River. The latter have analyzed it as "front" or "coast" or under the concept of megalopolis. These figures are pitfalls to the understanding of the intermediate territory and to a detailed analysis of the metropolitan dynamics, as they put it in a logic of centralization inherited from a planning system that only distinguishes between urban and rural. Therefore, this area is now seen as purely functional or mythologized, which prevents the understanding of spatial dynamics and territorial challenges in this complex space. This thesis aims to analyze the hybrid metropolitan processes that shape this territory into a metropolitan corridor and to identify the industrial and port activities and their stakeholders, which are the driving forces in the corridor. Then it presents the main functional and territorial tensions and suggest ways to a territorial development that, gives an active role to municipalities and civil society as well as to the train and integrates the Paraná River.

Key words: metropolis development, urban agglomeration, urban growth, intermediate cities, mobility, Argentina, Buenos Aires, Rosario, Paraná River

Ce document est un résumé long de ma thèse de doctorat écrite en espagnol. L'exercice a été difficile et il m'est apparu qu'il est plus simple de traduire intégralement un texte que de traduire en résumant. J'ai avant tout cherché à garder une cohérence d'ensemble et à présenter les principaux résultats de cette thèse. Environ un quart des illustrations a été conservé.

La traduction de plusieurs termes a posé question. Quatre cas de figure se sont présentés :

- Certains termes ont été conservés en espagnol car aucune des traductions proposées par le français ne reflète véritablement les nuances du vocabulaire. Certains « objets urbains » sont inexistants en France ou du moins sans équivalent proche (urbanizaciones cerradas, barrios cerrados, asentamientos informales, villas, megaemprendimientos, conurbano...), les niveaux administratifs ne correspondent généralement pas aux structures institutionnelles françaises (partidos, departamentos, municipios, localidades) et la plupart des acteurs institutionnels n'ont pas d'équivalent exact (Ministerio, Subsecretaría...). Ces termes sont écrits en italique.
- Pour des raisons de « sonorité », pour ne pas dire de coquetterie, nous avons préféré garder les termes espagnols de porteño (habitant de la Ville de Buenos Aires), bonaerense (habitant de la Province de Buenos Aires), eje fluvial industrial (axe fluvio-industriel, figure promue par les instances de planification argentines) et le nom des routes (autopista, ruta). Tous ces termes se trouvent en italique.
- D'autres termes sont utilisés en français mais relèvent dans une certaine mesure de l'hispanisme. C'est le cas en particulier pour « corridor métropolitain », que nous employons pour traduire corredor metropolitano de la thèse en espagnol. A ce propos, le français distingue couloir de corridor, alors que les deux termes peuvent se traduire par corredor en espagnol. En français, la différence entre le sens des deux mots est mince, que ce soit dans le champ de la géographie ou de l'architecture. Cependant, certains auteurs se risquent à faire une distinction : le corridor aurait une connotation historique et géopolitique (le corridor de Dantzig, par exemple) et serait caractérisé par une concentration des voies de communication. D'autres auteurs, comme Brunet et al. (2005), soutiennent que les termes de corridor, couloir, passage et axe sont synonymes.
- Enfin, il existe des concepts dont la traduction diffère entre les deux langues. En particulier, mondialisé est équivalent à globalizado en espagnol.

Concernant les sigles, ils sont peu nombreux, les plus fréquents étant AMBA (Aire métropolitaine de Buenos Aires), AMR (Aire métropolitaine de Rosario) et GBA (Gran Buenos Aires).

Sommaire

Introduction	1
I. La métropolisation comme clé de lecture	4
II. L'objet d'étude : le territoire entre Buenos Aires et Rosario, un espace p	peu exploré12
III. Comment appréhender cet objet ? Complexité et hybridation	16
IV. Organisation de la thèse	17
Partie 1 – Identification du corridor métropolitain	23
I. La pampa, le Río de la Plata et le Paraná, « une rencontre exceptionnelle »	»24
II. Les quatre unités métropolitaines	24
III. Les mobilités métropolitaines quotidiennes	28
Conclusion de la première partie : identification d'un corridor avec métropolitaine propre	
Partie 2 – Une territorialisation incomplète	37
IV. Le développement territorial du nord <i>bonaerense</i> et la métropolisation de Rosario	
V. L'invention de l' <i>eje fluvial industrial</i> , la projection d'une métropole linéaire mégalopole	•
VI. L'impossible émergence en tant qu'espace politique	43
Conclusion de la deuxième partie : une territorialisation limitée et inachevée	43
Partie 3 – Un corridor métropolitain hybride	44
VII. Les activités industrielles dans le corridor : dynamisme et diversité	45
VIII. Un littoral portuaire réactivé dans les années 1990	49
IX. Les acteurs de la métropolisation hybride	52
Conclusion de la troisième partie : une métropolisation hybride	53
Partie 4 – Pistes pour la planification d'un espace complexe. Une articulation environnementale et politique	•
X. La dimension sociale : promouvoir l'alliance des acteurs locaux	55

Bibliographie	70
Conclusion de la quatrième partie : une action territoriale innovante pour un espace complexe	
·	•
XII. La dimension politique : représenter la métropole	60
XI. La dimension environnementale : penser la métropole à partir de ses milies double échelle du Paraná	

Table des illustrations

Cartes

Carte 1 – Les métropoles en Amérique Latine en 2015	9
Carte 2 – L'ellipse métropolitaine argentine	
Carte 3 – Le territoire intermédiaire	14
Carte 4 – Structure officielle et non-officielle de l'AMBA	24
Carte 5 – Structure de l'AMR en 2010	25
Carte 6 – Evolution du trafic routier dans le territoire métropolitain	30
Carte 7 – Fréquences et villes desservies par le train en 1951	31
Carte 8 – Fréquences et villes desservies par le train en 1981	32
Carte 9 – Fréquences et villes desservies par le train en 2008	32
Carte 10 – Synthèse de l'évolution des flux ferroviaires	34
Carte 11 – Synthèse de l'évolution des flux ferroviaires et routiers	35
Carte 12 – Carte des établissements de plus de cent employés	
Carte 13 – Carte des établissements en fonctionnement avant et après 1990	46
Carte 14 – Profil portuaire	50
Figures	
Figure 1 – Evolution de la population par couronne, à Buenos Aires et Rosario	14
Figure 2 – Schéma d'organisation de la thèse	
Figure 3 – Calcul de corrélations	
Figure 4 – Eje fluvial industrial, Esquema director Año 2000, ORM	
Figure 5 – La figure de la métropole fluviale comme planification d'un espace complexe	

Introduction

Le projet de thèse initial que j'avais envisagé était centré sur le delta du Paraná, objet de mon mémoire de master, et se proposait de l'analyser à travers le concept de vulnérabilité et avec une approche par l'environnement. Cependant, dès les premiers mois du doctorat, la thématique s'est dirigée vers un autre objet de recherche pour s'intéresser au littoral sud de ce même delta, appelé bas Paraná ou Paraná inférieur ; l'approche conceptuelle s'est alors centrée sur la métropolisation. Si le dictionnaire de référence de la Real Academia Española définit le littoral comme « côte d'une mer, d'un pays ou d'un territoire », le mot prend un sens supplémentaire en Argentine, au Paraguay et en Uruguay puis qu'il signifie aussi un « bord ou une frange terrestre le long des fleuves ». En outre, le littoral du Bas Paraná constitue l'espace situé entre Buenos Aires et Rosario, connu comme le principal axe routier du pays (*autopista* 9), mais peu étudié dans la littérature scientifique. Trois raisons expliquent ce changement d'objet et d'approche.

La première est d'ordre pratique : alors qu'il n'est pas facile de se rendre dans le delta puis de le parcourir, le littoral est facilement accessible depuis Buenos Aires, par voiture, bus ou train.

Une deuxième raison est que pour un Français, l'observation de la diversité des situations « micro locales » depuis l'autoroute n°9 est inépuisable et attrayante, bien qu'il s'agisse d'une plaine immense sans aucun relief. On n'y voit que peu de vaches et d'arbres ; au loin on aperçoit le profil des usines et des cheminées industrielles ; au bord de la route se trouvent des vendeurs d'oranges et de citrons. Des camions flambant neufs côtoient des voitures sans âge. On observe également quelques barrios cerrados ou le complexe hôtelier ultra moderne Sofitel, qui contraste avec les motels et les arrêts de bus à l'abandon. Il convient de mentionner aussi les panneaux publicitaires de Monsanto ou Syngenta tendus sur les fils barbelés parallèles à l'autoroute, une station-service au milieu de la route, entre les deux voies, une décharge à ciel ouvert, des routiers qui garent leur camion et traversent les voies, des cyclistes professionnels qui s'entrainent sur le bas-côté, des barbecues et des parties de foot sur l'herbe attenante, des sorties non signalées, des bus à doubleétage à destination de Potosí ou Asunción...

Une troisième raison de ce choix fut l'intuition de l'importance de ce territoire pour le pays dans son ensemble, comme l'un de ses moteurs économiques. La présence d'installations productives de plusieurs multinationales, ainsi qu'une grande quantité d'annonces dans la presse d'investissement de millions de dollars destinés à de grands projets industriels et portuaires, étaient le signe du dynamisme de ce territoire qui se situe dans le cœur du Mercosur.

A la suite de mes premières visites dans la zone d'étude, je me suis rendu compte qu'il serait difficile, voire impossible, de mener à bien la tentative d'« épuiser » cet espace, pour paraphraser Georges Perec (1975). Toutefois, parcourir le littoral fut une source de connaissance et a orienté la recherche. Bernardo Secchi, dans ses travaux sur le Grand Paris, soutient « qu'il faut vraiment parcourir le terrain, le connaître avec ses pieds. Connaître les gens, leur parler, les écouter, les interviewer. C'est un travail très long mais c'est la seule manière de partir sans idées préconçues » (AIGP, 2014). Je me suis basé sur ce principe pour appréhender les processus qui modèlent et

fabriquent le littoral. C'est pourquoi, la dimension matérielle, réelle, concrète, formelle, voire phénoménologique, m'a intéressé en premier lieu. Cette « lecture du monde au niveau du sol » est une première étape qui rend compte de l'environnement physique et des activités humaines de valorisation des terres et des ressources. Elle est complétée par une deuxième lecture à une échelle plus petite¹ qui révèle la manière dont ces éléments s'organisent pour constituer des ensembles territoriaux, qui sont les véritables objets que la géographie régionale décrit et explique (Claval, 2001). Cette première entrée par la géographie régionale m'a été d'une grande aide et implique la question de la discipline dans laquelle s'inscrit cette thèse.

Du côté argentin, selon l'article 2 du règlement du doctorat de la FADU, « la recherche qui conduit au titre de Docteur pourra être interdisciplinaire. Les domaines dans lesquelles s'inscrivent les travaux de thèse sont le suivantes : architecture, design (diseño) et urbanisme ». Puis, l'article 4 précise que « l'objectif fondamental d'un candidat au Doctorat est la réalisation d'un travail qui permette une contribution originale à la connaissance de la spécialisation scientifique et/ou technique choisie. Ce travail constituera sa thèse de Doctorat. La contribution à la connaissance devra correspondre aux champs de l'architecture, du design et de l'urbanisme, et aura les caractéristiques propres de cette discipline ». De plus, la demande d'admission au programme détermine le choix de l'une des trois disciplines mais aussi d'un centre de recherche. Dans mon cas, el Instituto Superior de Urbanismo m'a donné l'opportunité d'y développer mon travail, de m'intégrer à une équipe et à un projet de recherche et de disposer de matériel informatique, cartographique et statistique. Mon travail s'inscrit clairement dans le champ de l'urbanisme, discipline qui a pris de l'importance dans le programme de doctorat de la FADU, que ce soit pour la qualité ou la quantité des séminaires proposés ou pour le nombre d'étudiants en doctorat qui choisissent cette discipline.

Du côté français, le doctorat s'est déroulé au sein du CREDA, le Centre de Recherche et de Documentation des Amériques, un laboratoire qui associe le CNRS et l'Université Sorbonne Nouvelle-Paris 3. Il s'inscrit dans la section n°39 du CNRS, « Espaces, territoires et sociétés » et il vise à développer et faire émerger des thèmes d'études et des méthodes afin d'approfondir la réflexion en sciences humaines et sociales sur les Amériques. Il a également pour objectif de renouveler les connaissances sur les Amériques et faire évoluer les sciences sociales à travers la confrontation avec des terrains non européens, en particulier avec les pays du Sud, l'interdisciplinarité et les échanges avec des chercheurs étrangers.

Le terme d'interdisciplinarité est donc présent dans les deux environnements universitaires. D'après Pelenc (2014: 31), l'interdisciplinarité est une « pratique collective de recherche cherchant la mise en relation et l'intégration des savoirs. Situation où les disciplines collaborent et où il y a échange de méthodes et de résultats entre elles ». Autrement dit, l'interdisciplinarité pousse à confronter les points de vue et les méthodes pour appréhender un même objet. Le premier défi de cette thèse est donc de travailler dans un cadre interdisciplinaire ; nous avons choisi de l'encadrer dans le champ de l'aménagement ». A notre sens, l'aménagement offre une approche interdisciplinaire (géographie, urbanisme, sciences politiques, « design ») qui ouvre à une hybridation des cadres

¹ La notion d'échelle est parfois problématique entre différentes disciplines : dans cette thèse, nous utiliserons l'acception « géographique » du terme. Une petite échelle représente un territoire étendu alors qu'une grande échelle fait référence à des processus locaux.

conceptuels et des méthodologies (analyse statistique, analyse et production cartographique, schémas de synthèse, entretiens avec les acteurs, visites de terrain, revue de presse, entre autres). Mais avant tout il facilite un travail à différentes échelles, entre celle privilégiée par la géographie régionale et celle par l'urbanisme. Outre ce choix interdisciplinaire, ma recherche a été orientée par un objet d'étude : l'objet « ville », a fortiori « métropole », est suffisamment ample pour justifier une approche pluridisciplinaire.

Dès lors a commencé la recherche d'un cadre théorique qui puisse rendre compte des éléments observés pendant les visites de terrain. Parmi ceux-ci, le plus significatif était pour moi la présence d'« objets métropolitains » (Ascher, 1995) ou « marqueurs métropolitains » dans un territoire situé loin du foyer métropolitain, le plus symbolique d'entre eux étant le complexe hôtelier Sofitel qui longe un barrio cerrado, dans le partido de Campana, ouvert en 2008. Mais, de plus, la quantité d'installations de tout type abandonnées a attiré mon attention : usines délaissées, stations-services, hôtels.... J'observais également la présence de barrios humildes et de urbanizaciones cerradas destinées aux classes aisées, l'empreinte des industries lourdes anciennes et les équipements productifs modernes en dehors des villes, la juxtaposition d'une agriculture intensive et d'activités traditionnelles ou encore une présence lointaine mais continue du Paraná, sur lequel naviguent des navires de dernière génération et des barques de pêcheurs. En bref, j'ai été surpris par la coexistence d'objets d'histoires et de temporalités multiples, par la complexité du paysage et de l'environnement, par la cohabitation de situations sociales extrêmes... J'ai alors pensé que la métropolisation pouvait être une porte d'entrée fertile et pertinente. L'offre de séminaires, les nombreuses discussions et réunions formelles et informelles avec les deux milieux universitaires, les ateliers de doctorat à la FADU et au CREDA, ainsi que la lecture des travaux existant sur la métropole porteña m'ont confirmé que le concept de métropolisation était fécond pour mener cette thèse. Ce cadre conceptuel a alors quidé mes publications de ces six dernières années.

Les premiers articles publiés traitent de la vision métropolitaine du delta du Paraná. Il s'agit de deux posters scientifiques (Massin, 2010; Massin & Natale, 2012), dont l'un a donné lieu à un chapitre de livre (Massin, 2013), dans lesquels le delta est présenté comme un espace métropolitain ouvert, fondamental pour l'équilibre écologique de la métropole.

Le deuxième thème mis en valeur a été celui des mobilités métropolitaines. Plus précisément je me suis intéressé au service de transport pour les habitants de la métropole entre Buenos Aires et Rosario offert par le chemin de fer entre 1951 et 2008 (Massin, 2016b). L'article analyse l'évolution du service de transport et des accès par le train dans le territoire métropolitain et montre l'existence d'un gradient territorial quant à l'inversion de l'usage du train par rapport à la voiture depuis 1951. Celui-ci est un bon indicateur des transformations des mobilités métropolitaines, qui sont différenciantes d'un point de vue social.

Le troisième thème traite des activités portuaires sur le littoral. Leur étude a donné lieu à trois publications : dans Urbanités (Massin, 2014b), dans Revista Transporte y Territorio – Universidad de Buenos Aires (Massin, 2015a) et dans Géotransports (Massin, 2015b), cette dernière à la suite d'une présentation au colloque Devport (Massin, 2014a), organisé en juin 2014 à l'Université du Havre. Dans ces travaux, j'essaie de montrer que la réactivation de l'appareil portuaire au niveau national a profondément accompagné les processus de métropolisation à Buenos Aires et Rosario.

Enfin, le dernier article publié (Massin, 2016a) a été une première approximation théorique de la métropolisation du territoire intermédiaire. Il part de l'hypothèse que la coexistence de grands établissements industriels et de terminaux portuaires dans le territoire d'étude donne lieu à un modèle original avec des dimensions fordistes et postfordistes, qui questionnent la figure de la *Postmetropolis* proposée par les géographes de Los Angeles.

I. La métropolisation comme clé de lecture

Stricto sensu, la métropolisation désigne le processus d'émergence des métropoles. Cette définition donne lieu à deux grands modèles d'analyse, bien qu'ils soient très dépendants. Le premier, le modèle intermétropolitain, traite, à l'échelle mondiale, de la croissance démographique des agglomérations urbaines les plus grandes, associée à la concentration dans celles-ci des sources de production de richesse et des fonctions de décision et de pouvoir (emplois qualifiés, activités à haute valeur ajoutée, sièges sociaux, niveaux supérieurs administratifs, universitaires et de recherche...). Dans ces dynamiques, on observe la construction d'un réseau de relations horizontales privilégiées entre les métropoles de la planète (Ghorra-Gobin, 2015; Halbert, 2010). Cette échelle d'analyse apparaît dans la décennie des années 1990, de manière contemporaine au terme de métropolisation (CERTU, 2014: 6), et a été développée principalement à la suite des travaux de Sassen sur les global cities (1991), de Castells et Borja sur l'espace des flux (1997) et de Taylor sur le world city network (1997).

Dans le modèle intramétropolitain, les métropoles sont considérées comme le point d'ancrage des flux mondialisés. De ce fait la métropolisation est vue comme un processus territorialisé, indissociable des transformations économiques et sociales inhérentes à la globalisation et à la mutation du système fordiste (Ghorra-Gobin, 2010). Aussi ce modèle privilégie-t-il l'analyse de l'évolution interne des métropoles, qui se transforment en des ensembles urbanisés de plus en plus grands, hétérogènes et discontinus et dans lesquels se développent des relations intenses entre une aire métropolitaine et son *hinterland* (Ascher, 1995; Halbert, 2010; Lorrain, 2011; Soja, 2000).

Dans les ceux cas, le choix de l'angle métropolitain présente une grande valeur heuristique pour notre territoire d'étude : il permet d'étudier les évolutions spatiales et fonctionnelles d'un système macrorégional, intégrant la pampa et le delta du Paraná dans ses logiques économiques et territoriales, et l'échelle locale et urbaine des villes moyennes / intermédiaires localisées et insérées dans les aires d'influence des deux métropoles.

1. La métropolisation : processus et étape de l'urbanisation

Comme l'indique le terme, la métropolisation est un processus, ce qui la relie étroitement à d'autres termes contemporains comme mondialisation, urbanisation et périurbanisation (Di Méo, 2010; CERTU, 2014). D'ailleurs, Lévy et Lussault (2013) la définissent comme « la forme contemporaine du processus d'urbanisation ». Aussi le concept est présenté à l'opinion publique comme futur de l'humanité, comme étape qui suit la ruralité et l'urbain ou comme « objectif mythique » pour l'humanité (Koolhas, 1978). Aujourd'hui, différents auteurs parlent de l'ère des métropoles (Ghorra-Gobin, 2016) et de celle de la métropolisation (Di Méo, 2010), signifiant par-là que le processus affecte tous les territoires de la planète. Auparavant, Mumford (1961), Gottmann (1961) et Doxiadis (1968) –trois grands penseurs de la ville du XXème siècle– voient, avec des nuances,

dans la métropole l'une des dernières étapes de l'humanité avant le stade de la mégalopole (Guieysse & Rebour, 2014 ; Randle, 1994).

La métropole antique désignait la « ville mère », à partir de laquelle se créaient les colonies et s'appliquaient les principes politiques qui la régissaient. La colonisation européenne du XIXème siècle donne une autre connotation au terme : il s'applique au pays d'origine des colons et recouvre la dimension de « nation dominante » (Brunet et al., 2005). Ce n'est qu'au XXème siècle que le concept se centre sur l'urbain « pour parler de quelque chose qui ne se réduit pas à l'un des autres termes disponibles (ville, agglomération, municipalité...) » (Monnet, 2001).

Le terme de mégalopole fut initialement (et est encore) le nom d'une ville de la Grèce Antique, qui se constitue autour de 370 avant J.C., quand sont fondées la Ligue arcadienne et sa capitale, Mégalopolis, qui disparaît un siècle plus tard. Il s'agissait d'une ligue qui fédérait une quarantaine de villes-Etat, qui comptait 65 000 habitants et dont le territoire s'étendait sur 40 km. Au cours du temps, Mégalopolis a représenté l'idée d'urbanisation artificielle, avec des dimensions démesurées, et une structure urbaine motivée par une fonction purement politique et militaire.

La métropole et la mégalopole : deux étapes vers Œcuménopole

Doxiadis propose une échelle du développement urbain dans le cadre de son « ékistique » (1968), science pluridisciplinaire de l'étude des établissements humains. Chacun d'entre eux est formé par cinq éléments –Nature, Homme, Société, Réseaux, Infrastructures– et fonctionne selon cinq modes différents –économique, sociologique, politique, technologique et culturel. Ainsi, Doxiadis estimait que notre système de vie doit s'organiser en quinze niveaux hiérarchiques, depuis anthropos (1 habitant) jusqu'à Œcuménopole (50 milliards d'habitants), en passant par la métropole (4 millions) ou la mégapole (150 millions). Il considérait que la création d'Œcuménopole, soit l'interconnexion de toutes les grandes villes de l'œcoumène dans un système unique, serait une réalité à la fin du XXIème siècle. Quand il formule sa théorie dans les années 1960, d'après lui, l'évolution urbaine était arrivée à l'étape 12, celle de la mégalopole.

Le mythe de la mégalopole par Mumford

Mumford (1938) identifie la métropole et la mégalopole dans la « perspective d'une route infernale » : de *eopolis* (village), à *polis* (ensemble de villages), à *metropolis* (la ville capitale émerge), à *megalopolis* (le début de la décadence), à *tiranopolis* (la surexpansion du système urbain basé sur l'exploitation économique) et, finalement, à *necropolis* (guerres et famines, villes abandonnées). La même année que Gottmann, dans *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects* (1961), il consacre deux chapitres à la mégalopole : le VIII (*De la mégalopole* à la nécropole) et le XVII (*Le mythe de la mégalopole*). Le terme « mythe » peut se comprendre de deux manières : d'un côté, il rappelle l'échec de l'entreprise de la Mégalopolis grecque, de l'autre, il s'agit d'une fausse croyance, produite par une pensée déconnectée de la réalité.

La première dimension du mythe, la ville contemporaine et sa dimension de démesure, est forte dans les consciences populaires occidentales. Mumford parle donc de « villes dans lesquelles on ne peut plus vivre ». La mégalopole est une « masse urbaine indifférenciée et déstructurée », « une marée montante de bitume, de brique, de ciment et de pierre », associée à un « conglomérat de cellules urbaines [...] qui s'étend de manière désordonnées ou plutôt comme une prolifération

cancéreuse » (Mumford, 1961 : 658, 677). Quant à la deuxième dimension du mythe, ce sont les « sociologues et économistes » qui « ont annoncé et fixé comme objectif suprême de l'évolution urbaine, une mégalopole mécanisée, standardisée et parfaitement déshumanisée ». La mégalopole est vue comme « une fin fatal », « une entreprise idéale vers le gigantisme dépourvu de sens » (1961 : 656, 661). La mégalopole produit à la fois une révulsion et une fascination et est synonyme de démesure, d'hybris. Enfin, Mumford (1961 : 664, 676) la suppose réelle et actuelle : précisément il considère Buenos Aires, avec Londres, Chicago et Sidney, comme archétype mégapolitain.

La célébration de la Megalopolis par Gottmann

Gottmann conceptualise dans *Megalopolis, The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States* (1961), une réalité urbaine émergente dans le nord-est des Etats-Unis : l'ensemble de 40 millions d'habitants formé par quatre agglomérations millionnaires et divers noyaux urbains intermédiaires, entre Boston à Washington sur 600 km. Il s'agit d'un énorme espace fonctionnel, sans continuité spatiale et qui inclut des espaces ruraux et naturels. Sa formation par des flux ininterrompus pendant plus d'un siècle l'a transformé en un lieu d'accumulation de population et de passage démographique. Cette figure se diffuse avec succès et devient un concept qui décrit un type d'urbanisation identifié alors en Europe et au Japon.

Gottmann donne un sens scientifique et positif à la notion de mégalopole. Il considère la *Megalopolis* comme un espace très dynamique de développement économique et démographique et de concentration des pouvoirs de tout type, avec une aire d'influence très large, en plus d'être le principal lien avec l'étranger. Il la voit donc comme une « aire pionnière » et « un laboratoire in vivo extraordinairement intéressant où la majorité de ce qu'on peut appeler normalités de la civilisation avancée de la deuxième moitié du XXème siècle est en formation » (Gottmann, 1957). La vision optimiste de Gottmann fait que la *Megalopolis* « est l'exemple d'un nouvel ordre de l'espace habité d'une future société urbaine » et « un début pour l'humanité de demain » (Fénelon, 1963). Soit, un *Novus ordo seclorum*, comme le conclut le titre du dernier chapitre.

La métropole et la mégalopole : influence à Buenos Aires

Les deux figures, autant celle de Mumford que celle de Gottmann, ont eu une grande influence dans la manière de concevoir le territoire intermédiaire entre Buenos Aires et Rosario et les documents de planification argentins commencent à faire régulièrement référence aux deux termes dans les années 1960. C'est par exemple le cas du *Esquema Director para el Año 2000* (Presidencia de la Nación, 1969), même si c'est pour la récuser : « le Schéma Directeur élude le vocable diffusé et confus de mégalopole pour nommer l'orientation linéaire de la croissance de l'agglomération. Supposer une continuité de bâti de La Plata a Rosario implique admettre un monopole démographique et économique du Littoral, dont les conséquences se reflèteraient dans une forte accentuation des déséquilibres régionaux ». Caride Bartons (2000) note que, paradoxalement, toute la proposition du Schéma tend au contraire. L'image efficace d'une mégalopole fait alors écho dans les milieux professionnels.

De méga- à post-: une troisième figure contemporaine, la postmetropolis

Depuis les années 2000, la figure de la mégalopole s'utilise avec moins de vigueur et a été remplacée par d'autres concepts, en particulier par *postmetropolis* et ses déclinaisons : la métropole postmoderne

(Dear, 2000), postsociale (Ciccolella, 2003), postindustrielle, post-Kyoto... Ce sont les chercheurs du laboratoire de recherche en planification d'UCLA, qui ont développé le concept de *postmetropolis*. Mike Davis, Michael Dear, Edward Soja et Allen Scott montrent que les périphéries acquièrent des fonctions qui étaient alors propres à la ville-centre, pour conformer des régions polynucléaires (Dear, 2002 ; Scott et al., 2001 ; Soja, 2000). Ces travaux ont eu un grand impact dans le domaine des études urbaines et régionales en marquant une rupture avec les traditions urbaines analytiques antérieures (Salcedo & Dear, 2012).

En accord avec ces trois modèles, nous insistons sur la dimension de processus de la métropolisation, c'est-à-dire que nous privilégions une approche dynamique et diachronique. L'une des principales questions concerne alors la nature et le rythme de ce processus. Pour certains auteurs, la métropolisation s'analyse comme une transformation radicale, une révolution (Katz & Bradley, 2014; Oatley, 2001); pour d'autres, il s'agit d'une transition (Ciccolella, Mignaqui & Szajnberg, 2006; Souchaud & Prévôt-Schapira, 2013). Dans notre territoire d'étude, nous le considérons comme une transformation de l'espace produite par des temporalités distinctes : une évolution lente et prolongée d'une part, et des recompositions rapides et brutales d'autre part, font coexister des dimensions territoriales et socio-spatiales multiples.

2. Buenos Aires, une métropole mondiale et latino-américaine

Afin d'estimer la place de Buenos Aires dans le réseau métropolitain latino-américain, nous avons construit un « indicateur de métropolisation » qui classe les différentes aires métropolitaines du continent. Pour cela nous utilisons trois séries de données. Premièrement, le PIB par aire métropolitaine, calculé en parité de pouvoir d'achat par The Brookings Institution (2014). Deuxièmement, la classification du GaWC (2012), qui se concentre sur l'étude des relations entre les villes du monde et propose une classification des « villes mondiales » selon leur « connectivité internationale », soit l'articulation aux réseaux mondialisés. Troisièmement, la dimension démographique (population en 2015 selon ONU-HABITAT, 2013), dont nous pondérons le poids par rapport aux deux autres types de données. La carte 1 présente alors les trois catégories de métropole sur le continent :

- les métropoles mondiales : Sao Paulo, Mexico et Buenos Aires ;
- les métropoles régionales : Rio de Janeiro, Lima, Santiago, Bogota et Monterrey ;
- les métropoles subrégionales : Belo Horizonte, Guadalajara, Porto Alegre, Campinas, Curitiba, Caracas, Medellín, Quito, Montevideo, Ciudad de Panamá, San José et Ciudad de Guatemala.

Les métropoles américaines ont en commun leur origine coloniale : elles ne sont pas des villes matrices de la colonisation mais ses instruments, ce qui reflète un horizon géopolitique et économique spécifique (Geisse & Coraggio, 1970 ; Gottmann 1961 ; Monnet 2001). De Mattos (2002) et Souchaud (2016), avec une approche démographique, apportent des éléments supplémentaires à cette hypothèse de la spécificité de la métropolisation latino-américaine. La transition démographique qui a eu lieu sur le continent a été postérieure et beaucoup plus rapide qu'en Europe (50 ans contre 165) et s'est inscrite dans un contexte dominé par la mondialisation.

Ainsi la transition démographique et la transition urbaine, intenses et rapides, ont coïncidé (alors qu'elles se sont produites de manière dissociée en Europe). En accord avec ces éléments historiques, Monnet (2001) catégorise les métropoles des Amériques selon différentes phases :

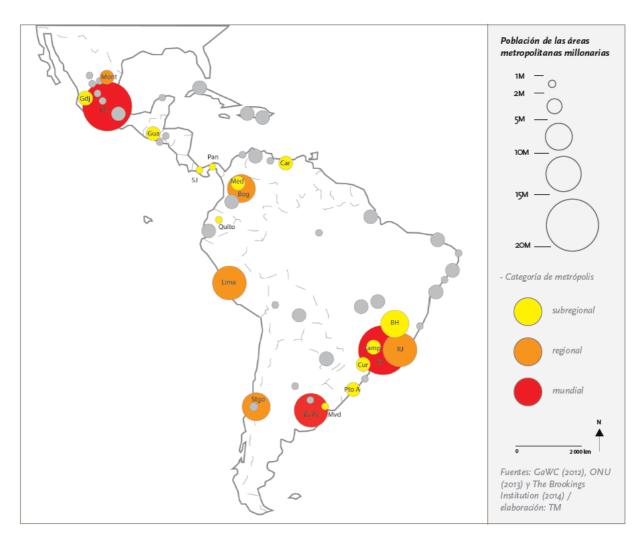
- la métropolisation postcoloniale, qui a lieu entre 1870 et 1930 ; elle concerne Buenos Aires et Rio de Janeiro, selon un modèle semblable à celui de New York et Chicago, très lié aux flux migratoires massifs en provenance d'Europe;
- la métropolisation nationale qui s'organise entre les années 1940 et 1960. C'est le cas pour Mexico, Sao Paolo, Santiago, Bogota, Lima et Caracas. Elle correspond à l'époque des industrialisations nationales et à la consolidation des marchés nationaux :
- la métropolisation régionale, qui se produit dans les années 1980 au Brésil (Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Fortaleza, Curitiba), au Mexigue (Guadalajara, Monterrey) et en Colombie (Medellín, Cali). Elle concerne également La Havane et Guayaquil.

3. Buenos Aires et Rosario, éléments centraux de l'ellipse métropolitaine

Buenos Aires est clairement inscrite dans le réseau mondial intermétropolitain, que ce soit par son poids démographique ou par sa « connectivité » internationale. D'après ONU-HABITAT (2013), dans l'agglomération de Buenos Aires vivent 13,4 millions de personnes, ce qui la place parmi les 22 métropoles mondiales qui dépassent les 10 millions d'habitants ; pour le GaWC (2012), il s'agit d'une ville « alpha -»², seulement dépassée, quant à son intégration au réseau des villes globales, en Amérique Latine, par Sao Paulo et Mexico. En outre, avec 37% de la population nationale, elle présente une forte primauté démographique, qui s'accompagne, a fortiori, d'une primauté économique (Prévôt-Schapira, 2001 ; Vapñarsky & Gorojovsky, 1990). Aussi, el Área Metropolitana de Buenos Aires concentre près de la moitié du PIB national, 60% des emplois qualifiés et la majorité des fonctions urbaines avancées du pays. Cette primauté urbaine a des répercussions dans le champ de la recherche, en tant que récepteur de l'intérêt de la production de la littérature scientifique, « faisant de l'ombre au reste du système urbain » (Gutiérrez & Rearte, 2012)3.

² Définie comme « very important world cities that link major economic regions and states into the world economy ».

³ Cette idée est remise en cause par Leveau (2009).

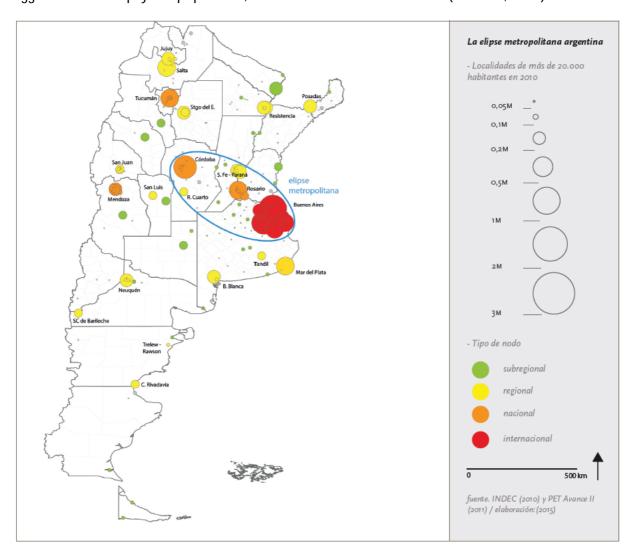


Carte 1 – Les métropoles en Amérique Latine en 2015

Quant à Rosario, bien qu'elle n'apparaisse pas dans la classification GaWC (2012), elle intègre les réseaux métropolitains. C'est l'une des 442 agglomérations urbaines millionnaires en 2010 et elle se trouve au 50ème rang pour sa population, en Amérique Latine (ONU-HABITAT, 2013). Elle est également l'un des 141 membres de Metropolis, « l'association des grandes métropoles ». D'un point de vue politique, Rosario est un cas très intéressant comme emblème du pouvoir municipal : c'est la seule grande ville du pays dépourvue du statut de capitale (nationale ou provinciale), en plus du fait d'être gouverné par une équipe socialiste. « Ville modèle » en 2003 pour le PNUD grâce à son expérience de gouvernance et ses programmes sociaux, la ville a attiré l'attention des médias internationaux pour ses transformations urbaines et sa vie culturelle (Le Monde, 2007; El País, 2008) comme pour la violence de ses périphéries (El País, 2014 y 2015b). Le *Gran Rosario* a une population de 1,36 million d'habitants (troisième rang national) et pèse pour 4% du PIB national (Usach, 2011). Dans ce sens, elle a un rôle fondamental pour l'économie argentine, en tant que centre industriel et portuaire et premier complexe mondial de trituration et d'exportation du soja, et constitue le centre de ce que nous appelons « l'ellipse métropolitaine », qui s'articule autour des deux aires métropolitaines de Buenos Aires et Rosario (voir carte 2).

La carte représente les localités de plus de 20 000 habitants dans le pays, en 2010. L'ellipse apparaît clairement entre La Plata y Rosario, sur le bord du Paraná, pour continuer jusqu'à Córdoba, le long

de la *ruta 9*. L'aire métropolitaine de Córdoba, avec une population de 1,5 million d'habitants (estimation personnelle à partir de INDEC 2010), est la deuxième en importance démographique du pays. C'est également la troisième ville membre du réseau Metropolis. Le PET Avance II (Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, 2011) confirme l'existence de cette structure métropolitaine : Gran Rosario et Gran Córdoba sont deux des quatre « nœuds nationaux » (avec Gran Mendoza et Gran San Miguel de Tucumán). En outre, nous avons décidé d'intégrer dans l'ellipse métropolitaine deux « nœuds régionaux » —la catégorie inférieure—, Río Cuarto et Santa Fe-Paraná. Le premier est connecté au grand rayon de l'ellipse par la *ruta nacional 8*. Avec environ 160 000 habitants, l'agglomération de Río Cuarto est la deuxième de la province de Córdoba en termes démographiques et économiques. Le second se trouve sur l'ellipse et est connecté à Rosario par la *ruta nacional 11* et le fleuve Paraná. La conurbation Santa Fe-Paraná est conformée par deux capitales provinciales situées de chaque côté du Paraná et connectées par un tunnel. Si on considère l'ensemble Gran Santa Fe et Gran Paraná, il représente la septième agglomération du pays en population, avec environ 800 000 habitants (INDEC, 2010).



Carte 2 – L'ellipse métropolitaine argentine

4. La diffusion du concept

En Argentine, les termes de métropole et métropolitain/e n'ont pas d'existence institutionnelle (sauf quelques expériences ponctuelles⁴), ne sont pas très présents dans le débat politique ni médiatique, et ne sont pas non plus une catégorie statistique définie par l'INDEC. Toutefois, le concept devient une thématique émergente à partir des années 1960, période qui correspond à la création de la *Oficina Regional del Área Metropolitana*, dépendant du Consejo Federal de Desarrollo (CONADE). Plus récemment, dans le cadre d'un projet de division territoriale de la Province de Buenos Aires, il y a eu plusieurs tentatives de la part des institutions de planification, de penser à une entité métropolitaine qui associe la CABA et la première couronne, mais sans résultat concret pour le moment.

A l'échelle municipale, il existe trois structures qui agissent dans le domaine métropolitain. La première dépend du Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires qui compte depuis 2012 une Subsecretaría Área Metropolitana Buenos Aires, dont l'objectif est de « travailler comme un espace de coopération et d'articulation interjuridictionnelle avec les organismes et les administrations de la région ». Les deux autres sont des structures légères qui travaillent sur quelques thématiques depuis un angle métropolitain : les mobilités, l'assainissement environnemental et les déchets. Pour la Ville de Buenos Aires, c'est le cas du Consejo de Planeamiento Estratégico (COPE) : parmi les cinq thèmes qui le structurent, l'un est la dimension métropolitaine qui consiste en « un lieu de réflexion, d'étude et de travail sur les problématiques de mobilités, déchets, usage des ressources naturelles et interventions urbaines de grande magnitude ». A Rosario, depuis 2010, el Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM) associe 21 communes dans un espace de coordination et de promotion de politiques publiques et de projets d'impact métropolitain. Au sein de la société civile, il faut souligner l'existence de la Fundación Metropolitana, qui travaille « à impulser des processus de planification participative pour la gestion de politiques publiques dans les métropoles argentines, en particulier dans el Área Metropolitana Buenos Aires ». La fondation a une résonnance certaine dans le monde politique porteño.

Dans la littérature universitaire latino-américaine, les années 1970 marquent l'apparition du terme de métropole. Par exemple, le premier numéro de la revue *Eure –Revista de Estudios Urbanos Regionales*, l'une des plus diffusées et influentes du continent quant aux sujets d'urbanisme et de planification, inclut un article « Áreas metropolitanas y desarrollo nacional » de Geisse y Coraggio (1970). Sa première phrase est éloquente : « les aires métropolitaines d'Amérique Latine font l'objet d'un dilemme encore non résolu dans la planification du développement dans les pays concernés ». Cette publication marque le début d'une série d'articles sur le même sujet, jusqu'à aujourd'hui.

Dans les années 1990, le thème est de plus en plus présent et le mot métropolisation apparaît, de manière contemporaine à l'usage de concepts anglo-saxons (*gentrification*, *urban sprawl...*), qui sont alors appliqués à Buenos Aires et ponctuellement à Rosario. Ces travaux, avec une approche critique, considèrent les années 1990 comme une date charnière en ce qui concerne les changement structurels dans la configuration et le fonctionnement métropolitains, mais aussi les nouvelles

-

⁴ Voir par exemple CEAMSE, Mercado Central, Ecotam, Acumar ou la Autoridad Metropolitana de Transporte de Salta.

orientations politiques, économiques et sociales, nationales et mondiales. Pour De Mattos (2010), ceux-ci correspondent « à l'épuisement du modèle keynésien et à l'application en Amérique Latine d'un ensemble d'idées propres à l'idéologie néolibérale, à travers le Consensus de Washington [qui se traduit] par la restructuration et/ou le retrait de l'Etat, l'austérité fiscale, la promotion de nouvelles formes de travail flexibles et l'ouverture au commerce extérieur » . Nous soulignons l'existence de trois numéros spéciaux de la revue Eure, qui traitent exclusivement des processus métropolitains. Ils ont été publiés au tournant du XXème siècle, après une décennie de déploiement de processus métropolitains, quand les transformations structurelles se sont localisées dans les grands espaces métropolitains (Ciccolella, 1999). Ces numéros se concentrent, en ordre décroissant de nombre d'articles, sur Santiago, Buenos Aires, Mexico, Caracas, Sao Paulo, Salvador, Lima et Montevideo. Si nous élargissons l'analyse aux 125 numéros d'Eure publiés et choisissons trois mots clés (metrópolis, metropolización et metropolitano/a), on identifie 60 articles qui traitent du sujet. Parmi eux, treize prennent le cas de Santiago, neuf de Buenos Aires, cinq de Mexico et deux de Caracas et de Sao Paulo.

Aujourd'hui les travaux sur les logiques de métropolisation répondent à différentes disciplines, approches et échelles. Cependant, la grille de lecture utilisée s'inspire en grande mesure des travaux de Sassen et Castells et mettent l'accent sur les espaces résidentiels, les dimensions d'expansion urbaine et de ségrégation socio-territoriale, la métropolisation étant ici une métonymie du *barrio cerrado* et de l'asentamiento informal. En outre, une partie importante de la recherche s'intéresse aux problématiques environnementales métropolitaines (bassin hydrique, déchets solides urbains, énergie), en particulier depuis el *Instituto del Conurbano* de la *Universidad Nacional de General Sarmiento*. Enfin, il existe quelques travaux sur les espaces productifs de la métropolisation, comme ceux de Bozzano (1999), Blanco (2006), Losano (2008, 2011) et Rougier et Pampin (2015).

Dans ce cadre, la métropolisation, considérée à la fois comme la connexion à distance des villes à la mondialisation et comme processus territorial de proximité, est la clé de lecture et de compréhension du territoire d'étude.

II. L'objet d'étude : le territoire situé entre Buenos Aires et Rosario, un espace peu exploré

Cette thèse porte sur le territoire de 250 km de long qui unit Buenos Aires et Rosario et qui recouvre une partie des périphéries des deux métropoles, sur le territoire de deux provinces (voir carte 3). Nous partons de l'hypothèse que les métropoles s'inscrivent dans les espaces de proximité et ne se désolidarisent pas de leurs territoires proches (Halbert, 2010). C'est pourquoi, les dynamiques de métropolisation sont très fortes à l'échelle infrarégionales, où se développent des relations intenses entre une ville centre et ses périphéries, composées par des villes petites et moyennes et des territoires de tout type : productifs, agricoles, ruraux...

1. Les périphéries métropolitaines : le dépassement de la ville

Au niveau international, les périphéries des métropoles concentrent—et de plus en plus— une grande partie de la population mondiale. En effet, au-delà du fait que le taux d'urbanisation mondial atteint 54% (ONU-HABITAT, 2013), autour de 20% de la population mondiale vit dans des villes de plus d'un million d'habitants (calculs personnels à partir des données ONU-HABITAT, 2013). De plus,

de ces 20%, une proportion importante, sans aucun doute majoritaire, vit dans les périphéries urbaines, entendues ici comme les localités qui se trouvent hors du périmètre administratif de la ville centre. En Amérique Latine, en 2010, parmi les 600 millions d'habitants (ONU-HABITAT, 2013), 206 millions vivent dans des agglomérations millionnaires, soit presque 35%. Deux exemples sont particulièrement éloquents quant au poids des périphéries : à Sao Paulo, dont l'aire métropolitaine compte 20,3 millions d'habitants, plus de 10 millions vivent en dehors de la commune centrale, soit la moitié (IBGE, 2010). Dans la Zona Metropolitana del Valle de México, le chiffre est de 12 millions, c'est-à-dire 56% du total de l'aire métropolitaine (INEGI, 2010).

En Argentine, les chiffres sont encore plus importants puisque le taux d'urbanisation s'élève à 92% et que plus de 40% de la population nationale vit dans des agglomérations millionnaires (Buenos Aires, Córdoba, Rosario, Mendoza). Dans l'AMBA, 10 millions de personnes vivent dans la périphérie, en dehors de la CABA, soit pratiquement 80 % de la population de l'agglomération (INDEC, 2010). Cette situation donne naissance à un territoire spécifique, « objet d'étude et de préoccupation sociale, politique et académique aux « liserés » spécifiques » (Kessler, 2015). La figure 1 représente les dynamiques de la population périurbaine. La CABA atteint le seuil de trois millions d'habitants en 1947, alors que c'est le cas en 1960 pour la première couronne et en 1980 pour la deuxième. Mais ces deux dernières continuent à croître à un rythme élevé et, en 2010, chacune atteint les cinq millions d'habitants. Aujourd'hui, la troisième couronne atteint les deux millions d'habitants. A Rosario, les dynamiques périphériques sont moins fortes : l'entité la plus importante est la ville centrale (950 000 habitants), alors que la population de deux couronnes est stable depuis 1980 et s'établit entre 150 000 et 200 000 habitants chacune.

Ces dynamiques des périphéries font que la métropole possède des caractéristiques propres, différentes de celles de la ville. En conséquence, le terme sert à « désigner un objet urbain dont la caractéristique est de dépasser les limites de la ville », dans trois dimensions (Monnet, 2001):

- « dépassement des capacités perceptives de l'individu » : « la métropole ne peut pas être embrassée du regard par un individu, ni être parcourue intégralement, ni être connues familièrement dans son ensemble » (voir aussi Coulais, 2014);
- « dépassement des limites des unités de gestion / administration du territoire » : « il n'existe pas de métropole qui soit incarnée dans un corps politico-administratif qui puisse la représenter comme un tout et une unité » ;
- « dépassement des possibilités de conceptualisation unitaire, car ne coïncident jamais les limites données par les critères de la continuité du bâti, de l'articulation fonctionnelle, de l'aire d'influence... ».

Dans ce contexte, il est très difficile de penser la métropole qui est constituée en grande partie de territoires mal connus ; c'est pourquoi il s'agit de territoires avant tout « perçus », dans une moindre mesure « vécus » et nullement « conçus » pour reprendre la classification de Lefebvre (1974). Ainsi la conceptualisation de ces territoires périphériques présente des difficultés comme le démontre l'abondante déclinaison sémantique : périurbain, suburbain, marges, bords, franges, interface, interstices, *Zwischenstadt*, *città diffusa*... A Buenos Aires, dans la littérature scientifique, il existe deux cas emblématiques de ces périphéries métropolitaines.

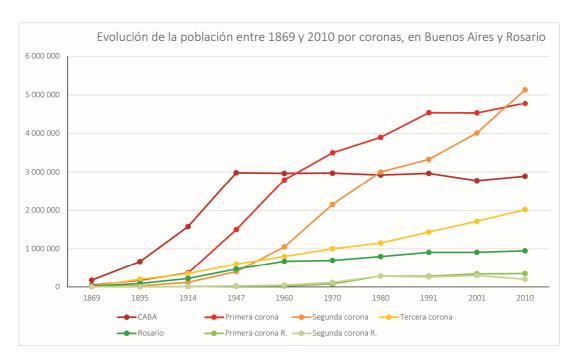
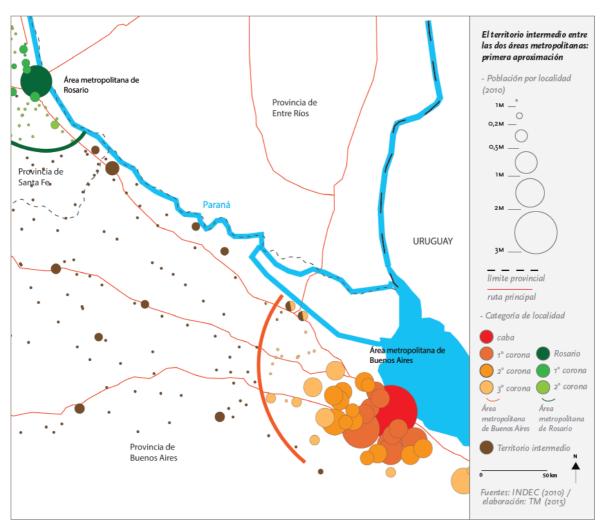


Figure 1 – Evolution de la population par couronne, à Buenos Aires et Rosario. Source : calculs personnels d'après INDEC



Carte 3 – Le territoire intermédiaire

2. Un espace atypique de la métropolisation porteña

Comme nous l'avons évoqué, une bonne partie des travaux sur la métropolisation à Buenos Aires s'intéressent aux espaces résidentiels et à la ségrégation socio-territoriale. Il existe deux cas paradigmatiques bien étudiés des périphéries métropolitaines : les *partidos* de Pilar y Tigre, situés dans les deuxième et troisième couronnes de l'AMBA. Leurs principales caractéristiques identifiées sont la présence d'une grande quantité de *urbanizaciones cerradas* (Girola, 2007 ; Janoschka, 2003 ; Roitman & Nicholas, 2011), qui produisent une fragmentation et une segmentation sociales (Riwilis, 2010 ; Sanguinetti, 2007 ; Vidal Koppmann, 2007), une privatisation de l'espace public (Janoschka, 2002 ; Pírez, 2006) et des vulnérabilités environnementales (Fernández, 2008 ; Pírez & Ríos, 2008 ; Ríos, 2005). Nous partons de ces deux cas pour analyser deux dimensions et arriver à une première approximation du territoire intermédiaire : les *urbanizaciones cerradas*, d'une part ; les *asentamientos informales* et les données de *Necesidades Básicas Insatisfechas* (NBI), d'autre part.

Les urbanizaciones cerradas

Les urbanizaciones cerradas (club de campo, barrio cerrado, club de chacras...) sont l'archétype des objets de la métropolisation de Buenos Aires à Tigre (Janoschka, 2003; Ríos, 2005; Riwilis, 2010; Thuillier, 2005a, 2005b), Pilar (Fernández, 2008) et aujourd'hui à Escobar. A l'échelle nationale, l'histoire des urbanizaciones cerradas remonte aux années 1930 mais leur production s'est intensifiée dans les années 1990, lorsque de nouvelles formes « d'urbanisation des élites » se sont produites sous la forme de barrios cerrados et countries (Cravino, 2008). De cette manière, le nombre de urbanizaciones cerradas est passé de cent à plus de 500 entre 1995 y 2007, alors que le nombre de leurs résidents a augmenté de 3000 à 50 000 (Thuillier, 2005a: 259; Vidal Koppmann, 2007: 99). En 2012, on estime ces chiffres à 700 unités et 288 000 habitants selon la Federación Argentina de Clubes de Campo. La majorité d'entre eux se trouvent dans les partidos du nord et de l'ouest de l'AMBA, mais depuis quelques années, la zone sud attire de plus en plus d'investissements.

Dans le territoire intermédiaire, le phénomène est moins intense qu'à Tigre, Pilar et Escobar, bien que les environs de Campana et de los Cardales sont devenus « le *locus* privilégié pour de nouvelles formes d'initiatives » (Avina & Instituto de gestion de ciudades, 2011). Au sud de la ville de Zárate, on trouve de nouveaux *barrios cerrados*, alors que vers le nord et le fleuve, d'anciennes *estancias* se transforment en *clubes de chacras*. Dans les autres *partidos* (Baradero, San Nicolás), le développement de *barrios cerrados* s'oriente vers une demande locale et ne répond pas autant aux logiques d'expansion suburbaine du *conurbano bonaerense*.

Necesidades Básicas Insatisfechas et asentamientos informales

La deuxième dimension est basée sur les chiffres du NBI⁵ par ménage, disponible dans le recensement de la population de l'INDEC. Dans le territoire métropolitain, au niveau des *partidos*, les données du recensement de 2010 montrent des résultats élevés de NBI, bien qu'ils soient plus faibles que dans le *conurbano* et les trois *partidos* étudiés (Tigre : 11,0%, Escobar : 11,6% et Pilar :

_

⁵ Les « nécessités basiques non satisfaites » sont définies dans la méthodologie proposée par l'INDEC (1984). Les ménages « avec NBI » sont ceux qui présentent au moins un indicateur de privation quant aux conditions de logement, sanitaires, d'assistance scolaire ou capacité de subsistance.

13,0%). Zárate (9,1%, 109ème sur 111 *partidos*), Campana (8,7%, 108ème) et Exaltación de la Cruz (5,5%, 105ème) présentent les résultats de NBI les plus élevés de l'intérieur de la province. Les autres *partidos* montrent de meilleurs résultats, inférieurs à la moyenne. En synthèse, les *partidos* du territoire métropolitain présentent des niveaux de NBI moins élevés que ceux du GBA, mais parmi les plus élevés de la province.

Nous complétons ces données avec quelques considérations sur l'une des « expressions matérielles » (Bettatis, 2009: 94) de ces NBI, les asentamientos informales. Pour cela, nous utilisons deux publications de l'ONG Techo (Techo Argentina, 2011, 2013). Comparé aux autres métropoles du continent, l'AMBA présente « une proportion faible de urbanizaciones informales par rapport à l'habitat formel ». Cependant, la population dans les villas et les asentamientos croît beaucoup plus vite que la population totale : plus de 220% contre 35%. La première étude (2011) a été menée dans l'AMBA et identifie 864 villas et asentamientos. Plus précisément dans les villes du territoire intermédiaire 64 asentamientos informales sont identifiés, preuve d'« une forte concentration de asentamientos de l'intérieur de la province (24,2%) » (Techo Argentina, 2013). Ces chiffres montrent l'importance des défis sociaux dans le territoire intermédiaire.

Croisement de données : les extrêmes sociaux dans un même territoire

En juxtaposant les trois types de données analysées, il est possible d'appréhender les tensions sociales potentielles dans le territoire d'étude. Les *partidos* du territoire intermédiaire se distinguent des situations paradigmatiques de ceux qui se trouvent plus près du centre métropolitain : bien qu'ils présentent des données de NBI moins aigües, la coexistence de *asentamientos informales* et de *urbanizaciones cerradas* est une situation spécifique. De plus, celle-ci n'a jamais été beaucoup étudiée et fait du territoire intermédiaire un espace mal connu.

III. Comment appréhender cet objet ? Complexité et hybridation

Le territoire intermédiaire qui unit Buenos Aires et Rosario se distingue des cas paradigmatiques de la métropolisation *porteña*. Une première approximation par le terrain et la cartographie nous fait supposer l'existence d'espaces mixtes et complexes. Plus précisément, ce qui a pu être observé lors des visites de terrain est la coexistence d'activités permanentes depuis plusieurs décennies et de mutations rapides qui s'expriment dans la présence d'installations à l'abandon et d'autres très modernes. La question de recherche centrale est donc : dans quelle mesure la métropolisation produit un espace complexe dans le territoire intermédiaire entre les deux métropoles de Buenos Aires et de Rosario? Complexe a un double sens : il s'agit de ce qui « se compose d'éléments divers » (définition de la RAE) mais aussi de ce qui présente un caractère irréductible, ce qui le différencie de « compliqué ».

L'hypothèse principale est que le territoire intermédiaire est soumis à une métropolisation hybride, qui produit un espace complexe. Le terme hybride, qui est entré dans le vocabulaire épistémologique dans les années 1970, fait référence à l'existence de contrastes importants et de situations hétérogènes, de coexistences et de juxtapositions, de fragmentations, de logiques plurielles. Un élément hybride est composé d'éléments dissemblables. Pour García Canclini (1989) et Lévy (2013), l'hybridation implique des combinaisons de structures, de pratiques, d'objets, de formes ou de substances diverses qui existent déjà mais de forme séparée et qui se combinent pour

générer de nouvelles structures, pratiques, objets, formes et substances. Nous insistons sur cette génération de nouveaux éléments car c'est dans ce sens que l'hybridation va au-delà de la combinaison ou de la superposition. C'est ainsi que nous entendons que la métropolisation hybride produit (et est produite par) des logiques, des échelles et des temporalités (rythmes, délais) multiples et spécifiques à chaque acteur.

L'objectif de la thèse est double. Tout d'abord il s'agit de proposer une lecture spatiale et temporelle des processus métropolitains qui ont structuré le territoire intermédiaire et par conséquent de mieux comprendre la métropolisation de Buenos Aires et de Rosario. Autrement dit, la métropolisation hybride qui produit un espace complexe oblige à repenser la métropole à partir d'autres perspectives : les mobilités, la territorialisation, les activités et les acteurs industriels et portuaires. Dès lors, le deuxième objectif est de présenter des pistes pour concevoir l'avenir du territoire intermédiaire.

Trois hypothèses secondaires structurent la thèse :

- 1) Il existe un corridor métropolitain marqué par des dynamiques démographiques et de mobilités individuelles propres, distinctes de celles de Buenos Aires y Rosario.
- 2) Ce corridor métropolitain ne fait pas l'objet d'une territorialisation, c'est-à-dire qu'il ne s'agit pas d'un espace pensé ou conçu.
- 3) Les industries productives sont le moteur de la métropolisation du corridor. Celles-ci prennent cadre dans une trajectoire d'industrialisation lente et ancienne, qui donne lieu à un territoire hybride où coexistent des activités et des acteurs industriels traditionnels (d'organisation fordiste), récents (d'organisation postfordiste) et hybrides.

IV. Organisation de la thèse

1. Une approche par le territoire et le tiers espace

La métropolisation est l'un des processus qui renouvelle la question territoriale. Deux concepts guident la réflexion pour déchiffrer l'espace complexe qui constitue le territoire intermédiaire et qui est produit par une métropolisation hybride.

Territoire et complexité

Le concept de territoire est apparu il y une trentaine d'années dans la production scientifique des sciences sociales, avant de se diffuser dans le champ de l'action publique et de la politique, sous différentes acceptions (Lévy, 2000 ; Moine, 2006 ; Vanier, 2009). En suivant Prévôt-Schapira (1997) et Moine (2006), nous considérons que le territoire est un concept flexible qui permet d'organiser une cohérence dans la complexité. Le territoire est une manière de représenter la complexité puisqu'il « se trouve au centre des représentations que nous nous faisons de la complexité » et « peut pallier une réelle difficulté à comprendre la réalité qui nous entoure » (Moine, 2006). Cette situation marque deux évolutions liées entre elles.

En premier lieu, la notion de territoire « s'est substitué[e] doucement [au terme espace] en conférant plus d'épaisseur à ce que l'on pourrait aussi nommer environnement, c'est-à-dire ce qui nous entoure dans une acception très globale, c'est-à-dire mêlant à la fois milieu physique, naturel et aménagé ». Aussi « le territoire n'est pas un objet neutre décidé dans l'abstraction et déconnecté du

réel » (Lajarge, 2000). En second lieu, le succès du terme s'explique par le fait d'être un outil utilisable avec plus de souplesse que d'autres termes : « Le territoire organise une cohérence, souplement ». (Prévôt-Schapira, 1997). Dans les deux cas, l'usage du territoire ouvre les analyses vers la compréhension des stratégies des acteurs. Ainsi le territoire est construit par une multitude d'acteurs dans un processus lent et complexe, en mutation permanente (Moine, 2006 : 117) ; et, en même temps, le territoire accompagne la genèse d'actions collectives (Di Méo, 2006).

Comme concept dérivé, le terme de territorialisation a stimulé une production scientifique abondante sur la construction du territoire. La territorialisation fait référence à l'ensemble des processus déployés par les systèmes d'acteurs, par les organisations sociales et politiques, par les relations de pouvoir et les mises en tension, par les déterminants économiques et structurels... qui font que le territoire existe. Autrement dit, la territorialisation consiste dans une appropriation, qu'elle soit juridique, économique ou symbolique d'un territoire.

Tiers espace et dépassement d'une lecture binaire

Pour Vanier (2002) les espaces périphériques métropolitains ont des besoins urbains (grands services et infrastructures) sans présenter les caractéristiques de densité urbaine. En outre, ils présentent certaines des spécificités des espaces ruraux, dans les zones agricoles, forestières, humides et naturelles qui les composent. Cette situation implique que les périphéries métropolitaines n'entrent pas dans une lecture binaire de l'espace (Leroy, 2000 ; Oatley, 2001 ; Schubarth, 2007 ; Vicente Rufi, 2003). Surgit alors la nécessité de dépasser les dichotomies traditionnelles, urbain/rural, centre/périphérie, métropolitain/non métropolitain, et Vanier propose le concept de tiers espace, qui combine les catégories classiques qui servent à penser l'espace et les formes de gestion et de planification (Gumuchian et al., 2003 ; Gumuchian & Pecqueur, 2007 ; Vanier, 2000, 2002, 2003). Nous appliquons cette approche au territoire intermédiaire.

Tiers est utilisé par Vanier pour dépasser une lecture binaire de l'espace, puisqu'il décrit « un continuum de situations intermédiaires entre l'urbain et le rural » (2000: 107), ainsi que les catégories traditionnelles, européennes ou anglo-saxonnes qui ne s'appliquent pas bien au cas latino-américain. Dans ses travaux (2000, 2002, 2003), Vanier donne au terme une dimension matérielle, fonctionnelle et politique ; ainsi le tiers espace fait écho à la triplicité de l'espace conceptualisée par Lefebvre (1974) : l'espace conçu, l'espace perçu et l'espace vécu.

L'espace conçu l'est par les politiques, les planificateurs, les urbanistes, les technocrates. Il s'agit des représentations de l'espace. L'espace perçu reflète la pratique spatiale d'une société : la société le produit lentement, en le dominant et en se l'appropriant (Martin, 2006). C'est l'espace des acteurs, de ceux qui le « fabriquent ». L'espace vécu est l'espace pratiqué par les individus. C'est l'espace vécu à travers les images et les symboles, l'espace dominé. Ces trois dimensions de l'espace sont unies, elles existent tout le temps et en même temps.

D'un point de vue opérationnel, le défi est de combiner les différentes logiques (productivité agricole, rentabilité touristique, tranquillité résidentielle...), dans une relation de combinaison et de non compétitivité pour les ressources (espace, main d'œuvre, eau, marché immobilier...). Or, la planification ne dispose pas encore de concepts assez innovants et robustes pour aborder une

nouvelle génération de politiques publiques. Le tiers espace n'entraîne pas de problèmes de division ou de découpage administratifs mais oblige à imaginer d'autres relations entre les pouvoirs politiques territorialisés et les espaces de vie dans les dynamiques métropolitaines (Vanier, 2013).

Schéma d'analyse

En nous basant sur ces deux entrées, nous présentons ici un schéma d'analyse ternaire qui s'inspire de la proposition du géographe français Alexandre Moine (2006). Ce schéma présente une grande valeur heuristique et analytique : il permet d'observer les processus qui dessinent le territoire métropolitain, de comprendre les logiques de sa structuration et de discuter des difficultés de le concevoir, en mettant l'accent sur les acteurs et leurs logiques. Moine analyse le territoire avec une approche systémique pour aborder sa complexité et identifie trois entrées —qui constituent trois sous-systèmes en interrelation et qui évoluent au cours du temps— pour comprendre le territoire :

- Une référence spatiale qui est centrale. Il s'agit de « l'espace géographique, approprié par l'homme, aménagé et au sein duquel apparaissent des organisations spatiales et de multiples interactions fondées sur les interrelations entre les sous-systèmes qui le composent (naturel, anthropisé, social et institutionnalisé) » (Moine, 2006 : 16). Cette idée de sous-système est reprise par Kullock (2012), qui en identifie quatre : deux constituent l'environnement (les sous-systèmes naturel et construit, étudiés dans la première partie de la thèse), deux la société (les sous-systèmes social et productif).
- Une dimension symbolique. Ce sont « les systèmes des représentations de l'espace géographique, ensemble de filtres qui influencent les acteurs dans leurs prises de décisions et les individus dans l'ensemble de leurs choix » (Moine, 2006 : 16).
- Le système des acteurs « qui agissent consciemment ou inconsciemment sur l'espace géographique, influencés par leurs filtres, et suivant leur position au sein de ce système » (Moine, 2006 : 16). Il s'agit des acteurs collectifs qui construisent le territoire, plus précisément leurs interrelations multiples.

Ces trois entrées structurent la thèse, chacune d'entre elles constituant une partie (voir figure 2).

Auteur	Première dimension	Deuxième dimension	Troisième dimension
Moine (2006)	Espace géographique.	Système de	Le système des acteurs
	Référence spatiale.	représentations de	qui fabriquent le
		l'espace géographique.	territoire.
		Dimension symbolique.	
Thèse	Partie 1 : identification	Partie 2 : la	Partie 3 : activités et
	du corridor	territorialisation	acteurs hybrides dans le
	métropolitain	incomplète du corridor	corridor

Figure 2 – Schéma d'organisation de la thèse

A la différence des triples dimensions proposées par Lefebvre (1974) ou par Soja (1996a, 1996b, 2000), nous n'incluons pas dans la thèse une analyse des pratiques des acteurs individuels⁶. La recherche se concentre sur une échelle macro et sur les acteurs collectifs (les institutions et les entreprises en premier lieu), sans descendre à l'échelle micro et aux acteurs individuels. Ce choix se justifie par l'impossibilité de prendre en compte toutes les échelles de la métropole.

2. Méthode

Comme nous l'avons souligné, le territoire intermédiaire est un espace pour lequel s'appliquent mal les catégories statistiques classiques, qui distinguent seulement l'urbain du rural et ne discriminent pas les territoires métropolitains. Aussi, si les données sur les aires métropolitaines de Buenos Aires et Rosario sont disponibles et bien exploitées, ce n'est pas le cas pour le territoire d'étude. Par conséquent l'élaboration de données et de cartes est un sujet central de cette thèse. Cette production organise la méthode : le premier moment de la recherche s'est basé sur la connaissance physique, impressionniste du territoire. Le second sur la constitution et l'analyse de données, sur un travail statistique et de cartographie.

La connaissance physique du territoire s'est appuyée sur de nombreuses visites de terrain. Dans une première étape, entre 2009 et 2011, ces visites furent avant tout « urbaines ». A Campana, localidad où j'ai poursuivi le travail de recherche que j'avais mené pour mon mémoire de master, j'ai mené plusieurs échanges avec la Agencia de desarrollo de la ciudad et la Sociedad de arquitectos ; dans les villes de Zárate et San Nicolás, j'ai été en contact avec le Museo histórico et des fonctionnaires municipaux des deux villes. Puis, lors d'une seconde étape, j'ai mené des visites ponctuelles et programmées, comme à la centrale nucléaire de Atucha (juillet 2010), au port Terminal Zárate (juillet 2012) et avec des élus de la ville de San Nicolás (août 2012). En parallèle, dans une troisième étape, j'ai pu disposer de la maison de la famille Borthagaray à Alsina ainsi que d'une voiture, ce qui a facilité les visites d'une grande partie du territoire d'étude.

Tout au long de ces visites de terrain, j'ai mené une trentaine d'entretiens avec des acteurs individuels. Dans leur grande majorité, il s'est agi d'entretiens semi structurés à partir de questions ouvertes, ce qui amène une certaine souplesse dans le déroulement de la conversation. Dans quelques cas, ces entretiens ont été complétés par des questionnaires avec des questions fermées. Les personnes interrogées appartiennent à différents champs professionnels : chercheurs spécialistes d'une partie du territoire d'étude ou d'une thématique spécifique (transports, port, delta, sidérurgie, industrie chimique, industrie du papier), des responsables politiques provinciaux et locaux, des responsables des ressources humaines et des opérateurs des grandes entreprises de la zone. Enfin et surtout, sans pouvoir toutes les mentionner, il y a eu des rencontres fortuites avec des habitants : des instituteurs, des pêcheurs, des ouvriers, des femmes au foyer, des agriculteurs, des chauffeurs routiers, des journalistes, des retraités, des architectes, des employés municipaux...

Concernant les données, il existe deux situations. Pour certains thèmes, les données ont été relevées par l'INDEC et sont disponibles. C'est le cas pour les données de population (1869, 1895, 1914, 1947, 1960, 1980, 1991 : consultés à la bibliothèque de l'INDEC à Buenos Aires; 2001, 2010:

⁶ Qui sont analysées en tant qu'« espace perçu » et « pratiques spatiales » par Lefebvre et en tant que « *the clandestine or hidden side of social life* » par Soja.

20

consultés sur le site internet de l'INDEC) ou de l'activité économique (1935, 1946, 1954, 1963, 1974, 1985, 1994, 2005). Ce n'est qu'au début de l'année 2015 que les chiffres du recensement de 2010 par *radio censal* ont été publiés, sur internet et gratuitement, à travers le système Redatam et la cartographie associée, qui existe pour les Provinces de Buenos Aires y Santa Fe. De plus, il est important de mentionner le travail de IDEBA (Infraestructuras de Datos Espaciales para la Provincia de Buenos Aires), institution créée en 2012, qui développe un site internet qui offre un Système d'Information Géographique (SIG) reprenant les données fournies par la Province de Buenos Aires au niveau des *radios censales*. En ce qui concerne les données qui ne sont pas relevées par l'INDEC, nous avons travaillé depuis plusieurs sources pour constituer des bases de données et cartographiques appropriées. C'est le cas pour les données portuaires et les entreprises de la zone. Dans chaque chapitre, nous détaillons les sources et la méthode précise adoptée.

Quant à la cartographie, de nombreuses cartes anciennes ont été utilisées pour proposer une approche diachronique et à long terme. D'un côté, elles ont été trouvées à l'Instituto Geográfico Nacional à Buenos Aires, à la bibliothèque de la Facultad de Geografía de la UBA et à la bibliothèque du CREDA à Paris. D'un autre côté, nous nous sommes procurés une centaine de cartes locales historiques dans les bibliothèques et les services municipaux des villes du territoire d'étude (bibliothèques municipales de Campana, Zárate, Baradero, San Pedro et Villa Constitución ; Museo Histórico de Zárate, Museo y Archivo Histórico Municipal de San Nicolás et Museo Histórico Municipal de Ramallo). Enfin nous avons trouvé des informations historiques et locales à la Biblioteca del Congreso de la Nación, à la Biblioteca Nacional et à la Biblioteca Nacional de Maestros.

En outre, les réseaux sociaux des principales institutions et entreprises (comptes Facebook, Twitter et LinkedIn) et les pages internet des journaux locaux ont été d'une grande aide pour un suivi précis et continu de l'actualité, en particulier pendant que j'étais en France.

Enfin, toute l'information obtenue a été traitée par trois programmes : Microsoft Excel et ArcGis 9.2 pour préparer les bases de données et la cartographie « brute » et Adobe Illustrator CS5 pour présenter des cartes plus lisibles et les schémas synthétiques.

3. Plan de la thèse

L'argumentation se développe en quatre parties, qui organisent douze chapitres. Les trois premières parties sont analytiques et correspondent à l'étude des trois dimensions du territoire proposées par Moine (2006).

La première propose d'identifier le corridor métropolitain, qui se distingue des aires métropolitaines de Buenos Aires et de Rosario et d'un territoire métropolitain plus vaste. Après une présentation des « sous-systèmes naturels » (I), cette identification se fait à travers une analyse des données démographiques (II) et des flux de mobilité quotidienne (III).

La deuxième partie démontre que le corridor ne fait pas l'objet d'une territorialisation. Etant donné qu'il s'insère de manière précoce dans les dynamiques de mondialisation et dans les processus métropolitains de Buenos Aires et Rosario (IV), dès la fin des années 1940, se manifeste la volonté technocratique d'y impulser la création de l'*eje fluvial industrial*, alors que naît l'intérêt des géographes pour cette zone littoral. Cependant, dans les deux cas, l'analyse et le point de vue sont purement

fonctionnels (V). A ces limites conceptuelles s'ajoute le manque de représentation politique et institutionnelle du corridor (VI).

La troisième partie s'intéresse aux activités industrielles productives (VII) et portuaires (VIII), qui sont le moteur de la métropolisation du corridor, sous différentes configurations hybrides. Dans ce cadre, on étudie les logiques spatiales et le pouvoir des acteurs métropolitains privés, liés à ces activités (IX).

La quatrième partie s'appuie sur les trois premières pour proposer des éléments de planification de la métropole depuis ses dimensions sociales, environnementales et politiques. Trois pistes de réflexion sont avancées : une action commune entre la société civile et les *municipios* (X), le Paraná comme élément central de la planification territoriale (XI) et la nécessité d'une vision partagée de la métropole et intégrant ses marges (XII). Cette approche ouvre des pistes pour une planification globale et anticipatrice d'un espace complexe. Nous utilisons la comparaison à la métropole parisienne, similaire à celle de Buenos Aires quant à son organisation et poids démographiques (Burgel & Sonderéguer, 2009).

Partie 1 – Identification du corridor métropolitain

L'objectif de cette partie est de montrer l'existence d'une entité géographique, l'espace intermédiaire métropolisé, que nous appelons corridor métropolitain et qui se distingue des deux aires métropolitaines de Buenos Aires (AMBA) et de Rosario (AMR) et d'un territoire métropolitain plus vaste. Nous faisons alors l'hypothèse de l'existence de quatre grandes unités fonctionnelles : un vaste territoire métropolitain qui englobe l'AMBA et l'AMR, connectées entre elles par un corridor métropolitain (figure 3).

Le territoire métropolitain est la plus vaste des quatre unités ; il se structure autour des rutas nacionales 7, 8 et 9, sans avoir de limites très précises. Il est considéré comme un ensemble qui intègre une partie de la pampa et du delta del Paraná ainsi que l'AMBA et l'AMR. Ces deux dernières unités sont clairement identifiables, bien que leur périmètre et leur dénomination soient fluctuants. L'AMBA et l'AMR forment une sorte de métropole bicéphale qui domine le pays d'un point de vue démographique, économique et politique. A grands traits, l'AMBA présente une forte primauté à niveau national (George, 1968; Prévôt-Schapira, 2001; Sassone, 1998; Vapñarsky & Gorojovsky, 1990), qui s'accompagne a fortiori d'une primauté économique et industrielle. En effet, l'AMBA concentre près de la moitié du PIB national, 45% des activités industrielles et 60% des emplois hautement qualifiés. Pour l'AMR, les chiffres sont de 3,3% de la population et 5% du PIB national (IIEEE, 2003). En ce qui concerne la dimension spatiale et démographique, la croissance de l'AMBA a essentiellement eu lieu dans sa deuxième et troisième couronnes, depuis 1990 (Fernández, 2011). Dans le cas du Gran Rosario, ce sont aussi les villes de la périphérie qui ont le plus crû durant les vingt dernières années (Provincia de Santa Fe, 2013). Ces dynamiques périphériques ont des conséquences directes sur les villes et les partidos qui composent la dernière unité fonctionnelle, le corridor métropolitain. En effet, il s'articule de manière connexe et se mêle en partie avec les franges de l'AMBA et de l'AMR, se trouvant dans l'aire d'influence des deux métropoles. Nous supposons que ce corridor, sui se structure autour de la ruta nacional 9 et du Paraná, est marqué par des dynamiques démographiques significatives et par des flux métropolitains intenses, qui l'intègrent à la mondialisation et le relient étroitement aux deux métropoles.

Cette hypothèse de l'existence de quatre unités se vérifie en deux temps. Tout d'abord, nous nous appuyons sur les recensements de population de l'INDEC, en utilisant deux types de données : les densités de population des *partidos* et population et hiérarchie urbaines. Puis nous présentons une analyse combinée des flux de circulation sur les réseaux routiers et ferrés. La cartographie de leur évolution permet d'identifier les processus de mobilité qui dessinent le territoire métropolitain.

Nous présentons tout d'abord le « sous-système naturel » qui englobe les quatre unités fonctionnelles (I). Puis nous utilisons des données socio-démographiques pour essayer de les délimiter (II). Elles ne sont pas suffisantes, ce qui nous amène à une étude par les flux routiers et ferroviaires, dont les résultats révèlent les défis en matière de mobilités métropolitaines (III).

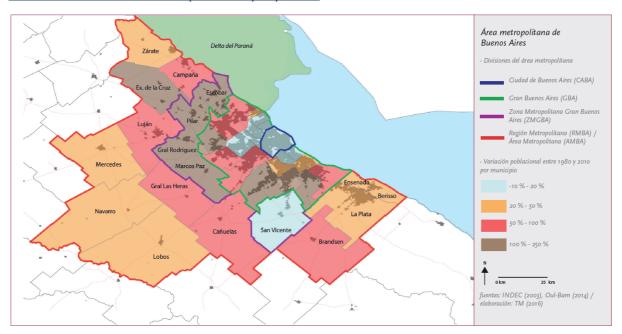
I. La pampa, le Río de la Plata et le Paraná, « une rencontre exceptionnelle »

L'étude du sous-système naturel montre « l'exceptionnelle rencontre d'une voie fluvio-maritime et d'une plaine remarquablement fertile » (Gaignard, 1979). Mais cette interface entre différents éléments vulnérables est également fragile d'un point de vue environnemental.

- II. Les quatre unités métropolitaines
- 1. Área metropolitana de Buenos Aires (AMBA)

La plasticité de la sémantique et du périmètre de l'AMBA

« La cabeza de Goliat » et le poids des périphéries

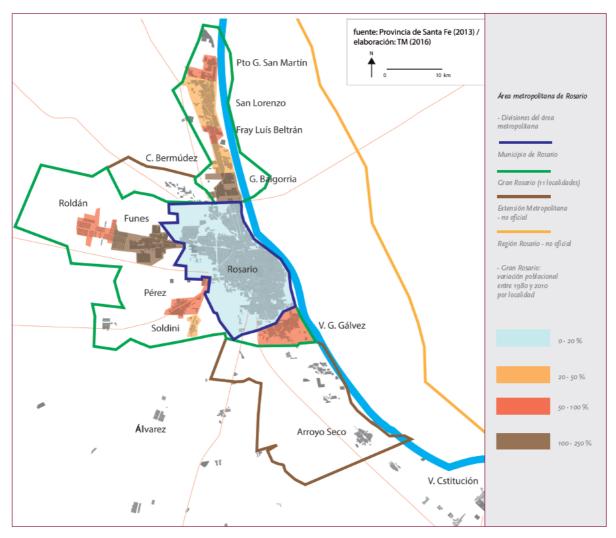


Carte 4 – Structure officielle et non-officielle de l'AMBA

2. Área metropolitana de Rosario (AMR)

Sémantique et périmètre de l'AMR

Structure métropolitaine



Carte 5 – Structure de l'AMR en 2010

3. L'articulation entre les deux aires métropolitaines : distinction entre le corridor et le territoire métropolitain

Pour identifier le corridor du territoire métropolitain, nous nous appuyons sur les travaux de la Provincia de Buenos Aires (2011), qui présentent une série de cinq cartes basées sur le recensement de population de 2010 à l'échelle des *partidos*. A l'exception de la variable « pourcentage des plus de 64 ans », aucune différence notable n'apparaît au sein du territoire métropolitain. C'est pourquoi, nous approfondissons ce travail, en nous basant sur deux types de données fournies par l'INDEC : densité de population mais avec une autre discrétisation et population (population et hiérarchie urbaines). Nous supposons l'existence d'un corridor métropolitain de 250 km de long qui unit les deux aires métropolitaines de Buenos Aires et Rosario et qui s'étend sur deux provinces : celle de Buenos Aires englobant sept *partidos* et celle de Santa Fe avec une partie des *departamentos* de Constitución et de Rosario. Il s'organise le long de l'axe formé par la *ruta nacional* 9, la ligne

ferroviaire Mitre et la voie navigable du Paraná. En parallèle, le territoire métropolitain inclut ce couloir et se compose en outre de onze *partidos* de la Province de Buenos Aires et du reste des *departamentos* de Constitución et de San Lorenzo (Province de Santa Fe).

Densité de population

La représentation cartographique de la densité calculée de manière plus fine ne montre pas non plus de différence claire entre les *partidos* du front fluvial et ceux à l'intérieur des terres, mis à part San Nicolás (214,5 hab./km²), et, dans une moindre mesure, Campana (96,2) et Zárate (95,1).

Population et hiérarchie urbaines

Nous sommes partis des travaux de Daus et Yeannes (1988 : 494) qui identifient une croissance démographique du front fluvial supérieure à celle des zones agricoles de la pampa. Nous actualisons leur tableau de population avec les données des recensements de 1991, 2001 et 2010 et l'enrichissons de quatre villes de la pampa. Entre 1947 et 2010, seules trois villes connaissent une croissance de plus de 400 %: elles se trouvent toutes les trois dans le corridor et sont aussi les villes où ont été développés d'importants complexes sidérurgiques. Cependant, en termes généraux, les différences entre corridor et territoire sont minimes.

En 2010, le corridor compte 610 000 habitants, sur 6750 km² pour une densité de 90 hab./km². La population, en grande majorité urbaine, s'organise en un système urbain de villes intermédiaires (George, 1968; Sassone, 1992, 1998; Vapñarsky, 1995), à la croissance démographique élevée : la conurbation de Zárate-Campana (200 000 hab.), la ville de San Nicolás (130 000 hab.) qui forme une agglomération urbaine avec Villa Constitución (50 000 hab.), et cinq villes entre 10 000 et 50 000 habitants (INDEC, 2010).

Les deux villes de Campana et Zárate, séparées de dix kilomètres, constituent l'un des grands centres productifs et industriels du pays (Donato, 2007). En dépit de cette importance, la littérature sur cette conurbation est rare, excepté les travaux de Carballo (2000, 2004, 2005), Barenboim (2011) y Carriquiriborde (2012). Une autre conurbation se développe autour de San Nicolás et Villa Constitución, à cheval sur les provinces de Buenos Aires et Santa Fe. L'histoire des deux villes est marquée par la transformation de leur profil, d'agricole à industriel, avec la mise en marche d'Acindar en 1951, de la centrale thermique de San Nicolás en 1957 et du complexe sidérurgique Somisa en 1960. Dès lors se sont accélérées l'installation de moyennes et grandes entreprises industrielles dans les deux villes tout comme la croissance démographique. Les années 1990 marquent un changement : en 1991, le Président Carlos Menem décide de la privatisation de Somisa (la plus grande entreprise publique argentine à l'époque) ce qui provoque le licenciement de plus de 8 000 ouvriers sur 11 000 et une très forte hausse du chômage. De leur côté, Ramallo et Villa Ramallo (25 000 hab. au total), San Pedro (47 000 hab.) et Baradero (28 000 hab.) présentent un caractère plus rural, bien qu'ils comptent plusieurs entreprises de grande envergure.

En parallèle, le territoire métropolitain, en plus d'englober les trois unités géographiques antérieures, s'étend au sud du territoire métropolitain, autour de la *ruta nacional* 8 et d'un tronçon du chemin de fer Mitre. Il compte environ 16 millions d'habitants. Mais, si l'on exclut les deux aires métropolitaines et le corridor, il se caractérise par une forte présence de l'agrobusiness, et compte une population de 673 000 habitants sur 23 300 km², soit une densité de 29 hab./km² et une

population urbaine à 92,9 %. La ruta 8, jalonnée par des villes comme San Antonio de Areco, Arrecifes et Pergamino, est une sorte de dédoublement de l'axe autopista 9-Paraná (San Cristóbal, 2009), bien qu'il se soit constitué plus tôt. Vers l'ouest et le sud, la *ruta* 7 est un axe central depuis Luján jusqu'à Junín et marque la limite du territoire métropolitain. En effet, plus au sud et à l'ouest, le bassin du río Salado est une frontière entre deux sous-systèmes pampéens (Prévôt-Schapira & Velut, 2015). Au nord, et comme partie intégrant le territoire métropolitain, se trouve une série de villes petites et moyennes dans un triangle dont les sommets sont les villes de Córdoba, Rosario et Buenos Aires. Les villes de cet ensemble, proches les unes des autres, ont bénéficié de la dynamique économique de l'activité du soja qui a entraîné la croissance du commerce et des activités en appui à cette culture (Reboratti, 2010). Les villes de Junín et Pergamino sont emblématiques de ce dynamisme. Au sud du bassin du Salado, l'extension de zones inondables et lacustres, tout comme des conditions climatiques moins propices, favorisent moins la culture du soja. Le système urbain y est moins dense et s'organise autour de localités plus petites comme Bahía Blanca, Azul et Tandil, qui ne participent pas de la logique métropolitaine (Prévôt-Schapira & Velut, 2015). Enfin, le territoire métropolitain intègre aussi la partie deltaïque des partidos (cet argument est repris dans la quatrième partie de la thèse).

4. Conclusion du chapitre : le corridor ne se caractérise pas par ses dimensions démographiques

Il est assez simple de démontrer l'existence de deux grandes aires métropolitaines qui se sont développées depuis les villes centrales de Buenos Aires et Rosario, bien que leurs périmètres soient variables. Quant aux deux autres unités —un corridor métropolitain qui unit ces deux aires métropolitaines le long du Paraná et un vaste territoire métropolitain de caractère plus rural—, elles ne présentent pas de différences clairement perceptibles : leurs dynamiques et densités démographiques sont semblables. La hiérarchie urbaine ne permet pas non plus une différentiation claire. Enfin, l'existence de routes secondaires fait supposer l'existence de logiques perpendiculaires à l'axe *autopista* 9-chemin de fer-Paraná. Dans ce contexte, une étude des mobilités quotidiennes apporte une connaissance plus fine du territoire.

III. Les mobilités métropolitaines quotidiennes

Dans ce chapitre, nous nous concentrons sur deux dimensions des mobilités métropolitaines. En premier lieu, les mobilités sont un bon instrument pour comprendre les logiques spatiales métropolitaines, car elles assurent la fluidité de circulation des biens, des personnes et des informations (Ascher, 1995 ; Blanco & Garay Santaló, 2010 ; Veltz, 2013). En deuxième lieu, les mobilités sont un marqueur des exclusions sociales, dans la mesure où elles permettent l'accessibilité (Gutiérrez & Rearte, 2006 ; Orfeuil, 2010). Leur étude est une manière de s'intéresser aux vulnérabilités sociales. En effet, la relation entre les mobilités et l'inclusion sociale est bien établie (Orfeuil, 2004 ; Bourdin, 2014).

Dans le cas de Buenos Aires, parmi les nombreux travaux sur les mobilités métropolitaines, nous pouvons mentionner Kralich (1995, 1998), Kohon (2011), Lascano et Durando-Cohen (2012) et Blanco (1999). Ils montrent dans leur ensemble une diminution constante de l'usage des transports publics au profit de l'automobile dans les déplacements métropolitains depuis la fin des années 1960 et étudient les conséquences socio-économiques et territoriales de cette tendance. Aujourd'hui, dans l'AMBA, le réseau des autoroutes métropolitaines est devenu le canal privilégié des processus d'expansion par les *urbanizaciones cerradas* et les nouvelles centralités (parcs industriels et grands centres commerciaux). Cependant, le transport public continue à jouer un rôle fondamental pour les mobilités intra-métropolitaines dans l'AMBA (ENMODO, 2010), ce qui est un cas singulier en Amérique Latine.

L'hypothèse de ce chapitre est que l'offre de train a évolué depuis 1950 de manière opposée entre l'AMBA et le reste du territoire métropolitain, ce qui marque clairement une limite entre les unités territoriales identifiées. En conséquence, la connexion des périphéries au centre de la métropole se fait de plus en plus par l'automobile, le mode de transport individuel le plus discriminant socialement et le moins soutenable. Pour valider cette hypothèse, nous réalisons une analyse combinée des flux routiers (Trafics Moyens Journaliers Annuels, TMJA) et des flux ferroviaires (fréquence de passage des trains), en la croisant avec les données démographiques. Une cartographie de ces trois dimensions met en lumière les processus de mobilité et donc d'organisation et de structuration du territoire métropolitain.

- 1. Les flux routiers : condition de la « fluidité métropolitaine »
- 2. La structure routière du territoire métropolitain

De manière générale, la circulation sur les routes de juridiction provinciale a augmenté de 10% annuellement à partir de 2003 (Provincia de Buenos Aires, 2012). Une étude des TMJA permet d'affiner la description. Nous supposons que les points d'inflexion (différence substantielle de TMDA entre deux tronçons contigus) sont le reflet des limites entre les quatre unités.

Les limites métropolitaines

Ruta nacional 9 : l'axe central

Ruta provincial 6 : une frontière métropolitaine

Les autres points d'inflexion

Les axes structurants du territoire métropolitain

Ruta nacional 12 (TMJA supérieur à 5000)

Ruta provincial 41, Ruta provincial 51, Ruta provincial 191 (TMJA supérieur à 1000)

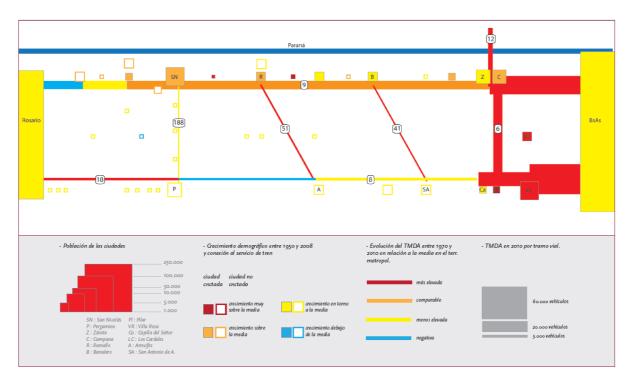
Analyse dynamique

Résultats

Nous pouvons exposer quatre résultats principaux (carte 6):

- Une croissance élevée des flux routiers dans l'AMBA, sur la *autopista* 9 et les routes connexes, qui fait apparaître clairement le corridor métropolitain.
- Les *rutas* 6 et 12 marquent bien une frontière métropolitaine, que ce soit pour les flux actuels ou les dynamiques depuis les années 1970. De plus, la *ruta* 9 est bien l'axe structurant du territoire métropolitain, bien plus que la *ruta* 8.
- Les dynamiques des flux sur les routes tangentielles, 41 y 51 en particulier, sont moins importantes que dans l'AMBA. La ruta 9 à Buenos Aires est l'axe principal alors que San Lorenzo marque une limite septentrionale claire de l'aire métropolitaine de Rosario, le long de la ruta 11.
- L'importance relative de la *ruta* 18 (et sa continuation, la 32) entre Pergamino et Rosario.

Nous articulons ces résultats de l'évolution de la circulation routière aux tendances démographiques des villes du territoire métropolitain dans le schéma suivant.



Carte 6 – Evolution du trafic routier dans le territoire métropolitain

3. Les services ferroviaires : l'AMBA irriguée, le territoire métropolitain reléqué

Les difficultés de fonctionnement du système ferroviaire argentin sont un thème récurrent de la vie politique et médiatique du pays. Les blogs, documentaires, rapports (Corporación andina de fomento, 2004; Kohon, 2011) défendent tous la nécessité d'améliorer les services ferroviaires. Malgré cet enjeu, il n'existe que peu de travaux scientifiques sur ce sujet, sauf aux échelles nationale (Roccatagliata, 1987; Muller, 2007; Raposo, 2009) et strictement métropolitaine (INTRUPUBA, 2007; Proyecto de transporte urbano para áreas metropolitanas, 2010), et rien à l'échelle du territoire métropolitain. L'objectif de ce chapitre sur les mobilités par le train est de documenter la transformation des services ferroviaires voyageurs interurbains (de longue et moyenne distance) et métropolitains (de courte distance dans l'AMBA) en cartographiant trois moments. Il s'agit également de mettre en rapport ces transformations avec les dynamiques démographiques du réseau urbain pour s'interroger sur les processus de mobilité et donc de structuration qui façonnent le territoire métropolitain.

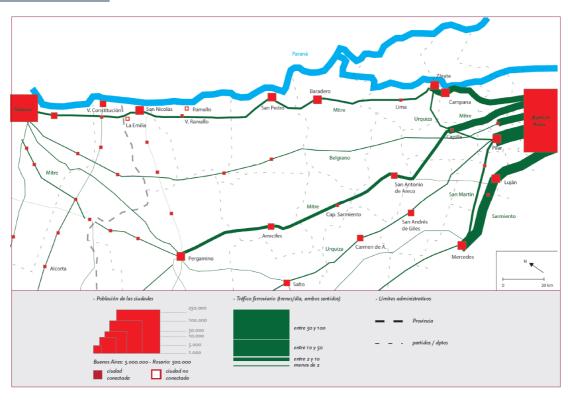
Deux hypothèses sont explorées. La première est que les deux types de services interurbains et métropolitains ont évolué de manière opposée : les trains métropolitains continuent à jouer un rôle important dans la mobilité des habitants de l'AMBA, alors que les services interurbains n'assurent plus aujourd'hui aucun service fiable et régulier. Les données homogènes et continues à long terme sur la fréquentation en nombre de passagers par ligne n'existant pas pour les lignes interurbaines, nous avons privilégié les documents sous forme de livrets horaires. L'existence de guides horaires des années 1951 (Guía Peuser) et 1981 (horaires muraux) et la disponibilité des horaires entre 2008 et 2012 (sur les pages internet de chaque opérateur) expliquent le choix de périodisation, qui correspond d'ailleurs à trois moments de profonde restructuration des chemins de fer argentins : nationalisation, désinvestissement et passage à régime privé. Le matériau collecté permet

d'identifier 29 tronçons (22 interurbains et 7 métropolitains) et d'y représenter les fréquences quotidiennes de passage des trains (deux sens cumulés) et les villes desservies.

La seconde hypothèse suppose l'existence d'un lien entre le poids démographique des villes de plus de 1 000 habitants et la fréquence de leur desserte ferroviaire (nombre de trains s'y arrêtant par jour). C'est ce lien qu'étudie Muller (2007) à l'échelle nationale entre 1970 et 1991 pour 700 localités de moins de 10 000 habitants et pour les lignes interurbaines. Il démontre une corrélation faible et l'importance de prendre en compte d'autres facteurs (connexion au réseau routier asphalté en particulier). En outre, le cas « emblématique » de quelques villes importantes à la croissance démographique soutenue (Pergamino, Villa Constitución) mais déconnectées du réseau alors qu'elles sont nées de l'installation du chemin de fer à la fin du XIXème siècle, laisse supposer que ce lien entre population et trafic est en diminution constante sur la période étudiée. Nous supposons donc l'existence d'une corrélation faible et en diminution depuis 1951, entre ces deux variables. Pour le vérifier, nous calculons les coefficients de corrélation entre les populations des villes et leur desserte respective en 1951, 1981 et 2008. Les chiffres de population sont calculés en supposant une croissance démographique linéaire entre deux recensements successifs de l'INDEC (1947-1960, 1980-1991, 2001-2010). L'échantillon se compose de 158 *localidades*.

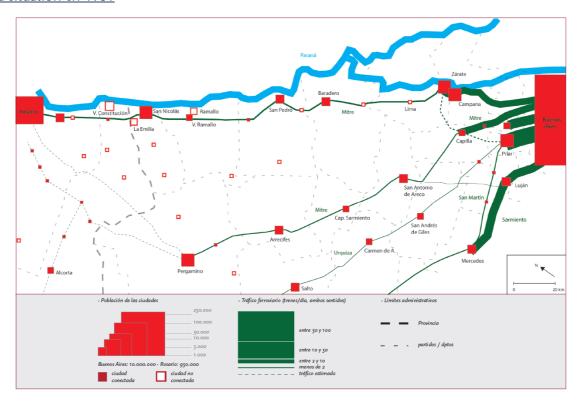
La structuration du corridor par le train à la fin du XIXème siècle

La situation en 1951



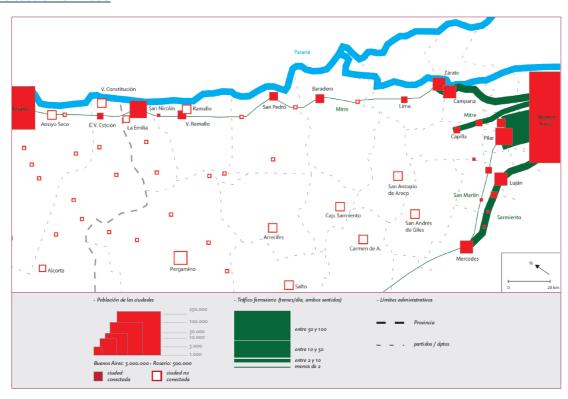
Carte 7 – Fréquences et villes desservies par le train en 1951

La situation en 1981



Carte 8 – Fréquences et villes desservies par le train en 1981

La situation en 2008



Carte 9 – Fréquences et villes desservies par le train en 2008

Résultats

L'analyse croisée des données démographiques et du trafic ferroviaire, à trois dates représentatives, a permis de vérifier les deux hypothèses.

Concernant la première, la dégradation des services ferroviaires interurbains remonte aux années 1950, à la fois dans le territoire et le corridor métropolitains, alors que les services métropolitains se sont maintenus, voire renforcés dans certains cas (carte 10). On constate donc clairement un déséquilibre entre services métropolitains et services interurbains, qui s'est amplifié depuis 70 ans. Alors que les premiers se sont maintenues et ont joué un rôle fondamental pour les mobilités pendulaires entre le *conurbano* et le centre depuis l'intense croissance démographique et spatiale de l'AMBA à la fin du XIXème siècle (Torres, 2001), les seconds ont disparu. En outre, il faut noter la remarquable stabilité de la « frontière » des services métropolitains.

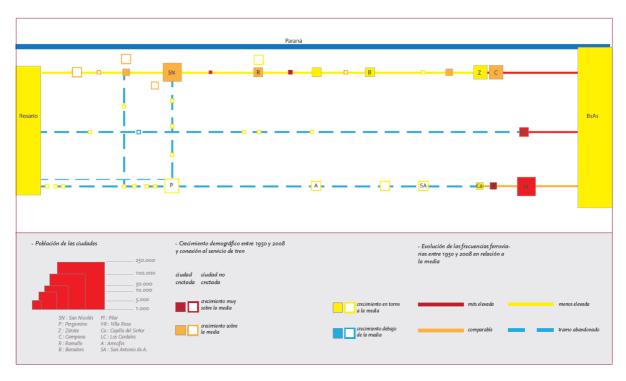
Concernant la seconde hypothèse, qui supposait un lien faible et en diminution, il existe une corrélation générale significative entre la taille des villes et leur desserte par le train, dans le territoire métropolitain. Une analyse plus détaillée montre que le coefficient de corrélation augmente entre 1951 et 2008 pour l'ensemble de l'échantillon. Toutefois, il croît dans le cas des villes de l'AMBA et décroît dans les villes hors de l'AMBA (sauf entre 1951 et 1981), mais moins que ce que l'on pouvait supposer. Autrement dit, la différence entre les deux groupes de villes est de plus en plus importante : c'est une confirmation supplémentaire de la première hypothèse (figure 3).

Si le calcul se fait en « variation de pourcentage » (variation de pourcentage de population entre deux dates et variation en pourcentage de la desserte entre ces deux mêmes dates), une fois encore les corrélations sont significatives pour l'ensemble de l'échantillon. Il existe donc un lien positif entre la variation de la population d'une ville et la variation de la fréquence de sa desserte. En revanche, les calculs de corrélation pour chacun des deux groupes de villes ne donnent pas de résultats significatifs (au seuil de 5%), sauf pour la période 1951-2008.

	en « niveau »			en « variation de pourcentage »		
	1951	1981	2008	1951-1981	1981-2008	1951-2008
total	0,62*	0,62*	0,82*	0,57*	0,65*	0,80*
villes de l'AMBA	0,69*	0,80*	0,89*	0,57	0,56	0,74*
villes en dehors de l'AMBA	0,53*	0,62*	0,45*	0,28	0,24	0,39*

^{*} corrélation significative au seuil de 5 %

Figure 3 – Calcul de corrélations



Carte 10 – Schéma de synthèse de l'évolution des flux ferroviaires

4. Les projets futurs avortés et les difficultés d'améliorer le système

Le potentiel des trains métropolitains

Le coût du tren bala vs. el tren para todos

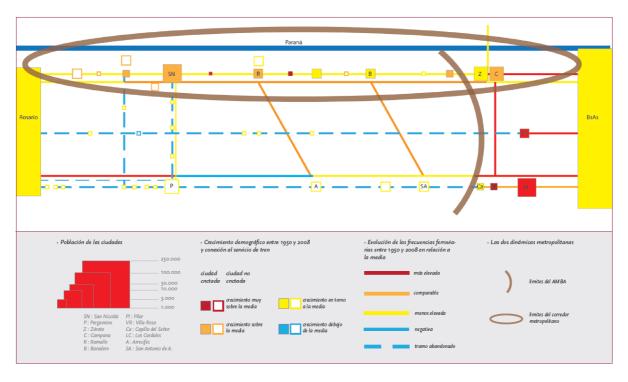
Le cas de la connexion ferroviaire avec l'Uruquay

5. Conclusion du chapitre : les mobilités dans le corridor métropolitain comme marqueur territorial et social

L'approche par les mobilités est apparue féconde pour identifier les quatre unités fonctionnelles et la prédominance des logiques de flux parallèles à l'axe *autopista* 9-chemin de fer-Paraná. L'analyse des dynamiques du trafic routier montre qu'il est en très forte croissance dans l'AMBA, en forte croissance dans le corridor métropolitain et en croissance modérée dans le reste du territoire métropolitain. En parallèle, les deux réseaux ferroviaires étudiés ont des dynamiques de fréquence opposées : décroissance dans le cas du réseau interurbain et croissance modérée dans le cas du réseau métropolitain. A partir de ces données, on peut tracer les contours des quatre unités géographiques. Dans le schéma de synthèse (carte 11), on voit clairement l'existence d'un corridor métropolitain marqué par un double mouvement : la quasi-disparition de l'usage du train et une croissance très importante et rapide de l'usage de la voiture. Ainsi, le corridor s'oppose à la partie sud du territoire métropolitain, qui est sans connexion au réseau de chemin de fer et présente un trafic routier moins intense. Enfin apparaît la frontière de l'AMBA autour de la ligne unissant Zárate, Capilla del Señor, Pilar, Luján et Mercedes, et ce depuis 1951.

Ces limites territoriales du corridor peuvent également être considérées comme des limites socioéconomiques. En effet, aujourd'hui, elles correspondent aux limites des services d'autobus (Kralich, 1995) et des « services spéciaux » des trains métropolitains : depuis 2011, il existe des lignes de bus régulières qui desservent Zárate et Campana (ligne 194 PLUS, avec 10 000 passagers par jour) et des services « différentiels » de trains qui permettent de voyager plus rapidement et plus confortablement, mais pour un prix plus élevé. L'innovation a donc lieu pour les classes aisées, alors que le service « normal » présente de grands problèmes, en particulier de sécurité et de ponctualité, malgré l'augmentation des fréquences.

Cette situation actuelle est un grand changement par rapport aux processus précoces de métropolisation de Buenos Aires dès la fin du XIXe siècle, lorsque l'utilisation massive du rail, associée au tram et plus tard au métro, garantissait la mobilité de toutes les classes sociales au sein de la métropole. Comme le montre Gutierrez (2009), le transport public ne peut plus répondre à la demande de mobilité et n'est pas un substitut à l'automobile. Aujourd'hui, l'usage de l'automobile, qui croît plus rapidement que le reste des modes de transport alternatifs (Blanco, Bosoer & Apaolaza, 2014), structure profondément le territoire métropolitain, ce qui pose de grands défis socio-économiques et environnementaux. En effet, la mobilité basée sur la voiture privée, en plus d'être moins écologique, provoque une discrimination entre groupes sociaux et est un facteur puissant d'exclusion.



Carte 11 – Schéma de synthèse de l'évolution des flux ferroviaires et routiers dans le territoire métropolitain

Conclusion de la première partie : identification d'un corridor avec une dynamique métropolitaine propre

Dans cette première partie, nous avons identifié quatre unités qui composent le territoire métropolitain. Plus précisément le corridor qui articule les deux aires métropolitaines est un espace métropolisé qui présente à la fois une unité certaine (continuité et linéarité du fleuve et du littoral) et des gradients de métropolisation.

Au-delà des données démographiques dont l'analyse ne donne pas de résultats significatifs, ce sont les mobilités quotidiennes qui révèlent les dynamiques territoriales. C'est pourquoi nous appelons le territoire intermédiaire corridor métropolitain, entendu ici comme un espace dessiné par les flux de mobilité qui ont imprimé des dynamiques distinctes de celles dans les deux métropoles. C'est-à-dire que la métropolisation est vue comme la croissance des périphéries métropolitaines, qui ne disposent pas de bons services de mobilité. Cela provoque une situation de forte segmentation socio-économique par les mobilités métropolitaines, en plus de défis environnementaux.

Partie 2 – Une territorialisation incomplète

La seconde partie traite de la divergence entre, d'un côté, la transformation du territoire situé entre Buenos Aires et Rosario en espace métropolisé et inséré dans les réseaux économiques mondiaux de manière précoce, et, de l'autre, l'absence d'une vision planificatrice. L'hypothèse est donc que le corridor ne fait pas l'objet d'une territorialisation. Autrement dit, nous supposons qu'il s'agit d'un espace qui n'est ni pensé ni conçu, pour reprendre les catégories de Lefebvre (1974).

En nous basant sur Thiard (2003), la territorialisation passe par trois éléments : l'identification, l'appropriation et la gestion du territoire. L'identification est un processus *top-down*, qui peut être politique, institutionnel, juridique... L'appropriation peut se faire selon un schéma *bottom-up* : il s'agit alors d'un projet commun de territoire, développé en premier lieu par les acteurs locaux ; le territoire se dote d'un destin politique, comme résultat de volontés locales, sans que n'existe nécessairement un objet institutionnel spécifique. Enfin, la gestion est une combinaison entre ces deux dimensions : l'existence de politiques territoriales fédérales ou provinciales ou de dispositifs financiers, par exemple.

La méthode appliquée dans cette partie est une analyse critique des documents de planification fédéraux et provinciaux publiés depuis les années 1960. Pour nous, ils reflètent des visions réductionnistes et limitent une conceptualisation adéquate de cet espace.

Devenu littoral à la fin du XIXème siècle et inséré dans les dynamiques démographiques et métropolitaines de Buenos Aires et Rosario (IV), le corridor commence à éveiller l'intérêt des institutions fédérales de planification à partir de 1950. De plus, les tentatives de conceptualisation s'accompagnent par une politique puissante d'industrialisation de la zone. Cette situation donne lieu à deux figures qui sont encore en vigueur aujourd'hui : *el eje fluvial industrial* pour parler strictement de l'espace intermédiaire, qui est considéré aussi à une échelle plus petite, celle de la mégalopole (V). Finalement, il n'existe pas aujourd'hui de représentation politique ou institutionnelle de cet espace, situation qu'il paraît difficile de faire évoluer (VI).

IV. Le développement territorial du nord *bonaerense* et la métropolisation de Buenos Aires et Rosario

Ce chapitre explique à grands traits le processus de structuration du nord de la Province de Buenos Aires à partir des transformations territoriales liées à la colonisation espagnole. Nous montrons alors la construction graduelle d'un espace intermédiaire (préliminaire au corridor métropolitain) depuis le nord : le développement de Buenos Aires, puis de Rosario et finalement des *localidades* plus petites situées entre les deux villes en un espace intermédiaire. Dès la fin du XIXème siècle, le développement rapide de villes industrielles et portuaires le long du Paraná et bien connectées à Buenos Aires et Rosario a initié la constitution d'un territoire central pour le pays.

- 1. Une constitution progressive depuis le nord du pays
- 2. La « suburbanisation » précoce

La formation de la gran ciudad avec l'intégration des barrios populares

L'expansion territoriale, la croissance démographique et le développement industriel

3. Les processus métropolitains depuis les années 1970

La polarisation métropolitaine depuis le milieu des années 1970 et la planification autoritaire

L'accélération de la métropolisation depuis les années 1990

4. Conclusion du chapitre : l'émergence précoce du corridor

Le territoire du nord de la Province de Buenos Aires se constitue au XVIIème siècle par un double mouvement : une « descente » graduelle des foyers de population depuis le Haut-Pérou et le Paraguay vers l'estuaire du Río de la Plata, qui ne se fait pas le long du Paraná mais plus à l'intérieur des terres. Puis, à partir de la création de la Vice-royauté du Río de la Plata et du déplacement de la frontière vers le sud, Buenos Aires se consolide comme centre économique et politique et se développe comme métropole, alors que Rosario présente une croissance importante et que les foyers urbains du littoral intermédiaire se constituent, à l'exception de Ramallo et Campana.

Avec la mise en valeur du Paraná au milieu du XVIIIème siècle (Forget, 2011) et la fin de la *Organización nacional* des années 1880, Buenos Aires devient la plus grande ville d'Amérique Latine et on observe les prémices du corridor, sur la marge droite du fleuve, avec la consolidation de plusieurs centres urbains à partir de trois éléments -chemin de fer, industries et port- qui les inscrivent dans les dynamiques de mondialisation de l'époque. Commence alors à fonctionner le modèle basé sur l'exploitation d'une immense plaine irriguée par un réseau hydrographique navigable et structurée par une série de villes portuaires. Puis, au long du XXème siècle, la suburbanisation précoce fait croître Buenos Aires à un rythme soutenu et avec des oppositions sociales et économiques internes de plus en plus marquées. C'est le cas également pour Rosario, alors que les villes intermédiaires s'industrialisent et se développent. En conséquence, dans les années 1970, les effets de la métropolisation sont tangibles dans les trois espaces et expliquent l'émergence métropolitaine du corridor.

V. L'invention de *el eje fluvial industrial*, la projection d'une métropole linéaire et le mythe de la mégalopole

Des chapitres précédents, on conclut que Buenos Aires et Rosario ont connu des processus métropolitains communs mais de portée et d'échelles différentes. De plus, l'existence précoce dès la fin du XIXème siècle, entre ces deux dernières le long du Paraná, d'une suite de villes intermédiaires et portuaires, a éveillé l'intérêt des institutions publiques de planification et des géographes entre 1950 et 1970, trois décennies pendant lesquelles naît la science régionale en Argentine et sont impulsées la majorité des actions de planification urbaine (Mignaqui, 2012). Dans ce chapitre, nous proposons une lecture critique de l'usage de deux figures de planification qui renvoient au corridor : *el eje fluvial industrial*, qui fait que le corridor est vu comme un espace purement fonctionnel et la *megalópolis* qui l'inscrit dans une figure mythique de l'époque. Il s'agit de deux limitations conceptuelles, qui en font un espace confus. Les géographes, à leur tour, proposent deux autres figures très proches, celles de *frente* et de *litoral*.

1. El eje fluvial industrial : une planification linéaire et fonctionnelle

Après plusieurs références à l'industrialisation du littoral dans le Primer Plan Quinquenal (1946-1951), dans un contexte de planification de l'organisation spatiale du système productif national, le terme de *eje fluvial industrial* apparaît dans les travaux du CONADE, un organisme qui fonctionne pendant la dictature militaire entre 1966 et 1970. Le concept souligne la dimension fonctionnelle du territoire intermédiaire. De plus, il propose un développement urbain linéaire, soutenu par un réseau d'autoroutes et de voies ferrées. Dans ces trois documents, *el eje* est considéré comme support de la « décentralisation industrielle », dans une vision fonctionnaliste par les pouvoirs fédéraux (Domínguez Roca, 2005).

Esquema Director Año 2000 de la Región Metropolitana (1969) : l'apparition du terme et la représentation d'une planification linéaire

El Esquema Director de la Región Metropolitana (1966-1969) (Presidencia de la Nación, 1969) oriente la vision sur Buenos Aires et sa conurbation, qui comptent alors 8,5 millions d'habitants, pendant deux décennies. Il fait l'hypothèse que l'organisation spatiale de la métropole continuera de manière linéaire, parallèlement au littoral fluvial et projette donc des « axes préférentiels d'urbanisation ». Plus précisément, le document identifie une frange côtière de 20 km de large entre la Plata, Buenos Aires et Rosario, où doit se développer une métropole linéaire. Notons aussi la prise en compte des espaces ouverts et récréatifs qui sont considérés comme des éléments aussi structurants que les voies de communication projetées. Ainsi le schéma prévoit la création de parcs régionaux périphériques entre les autoroutes tangentielles et l'incorporation du delta du Paraná comme espace dominant de loisirs.

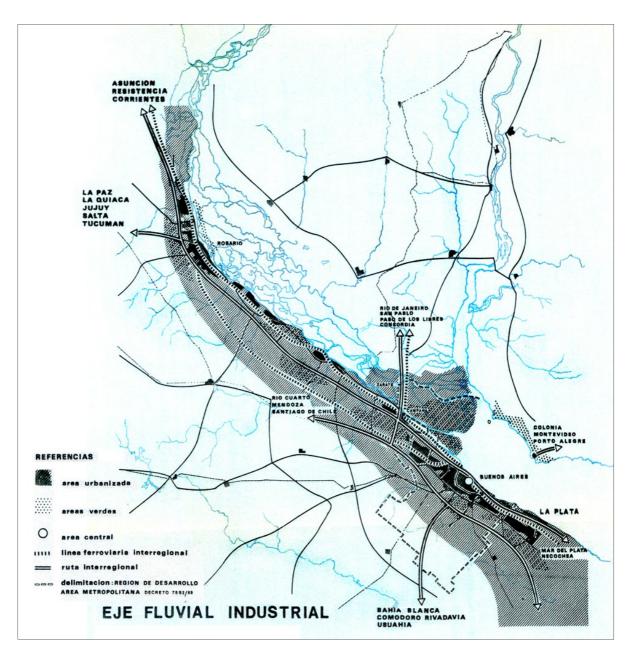


Figure 4 – Eje fluvial industrial, Esquema director Año 2000, ORM

El Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana (1973) : une vision multimodale du transport comme point central de la planification métropolitaine

L'EPTRM (*Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana*), publié en 1973, dérive du *Esquema Director del Área Metropolitana*. Il s'agit d'une étude multimodale de transport qui approfondit les relations entre les différents modes et les articule à l'usage du sol. Il présente aussi une série de projets comme celui d'un RER et d'une expansion du réseau de métro.

Estudio del Sistema Metropolitano Bonaerense (1977): la consolidation du concept

Le document est élaboré à la suite de la construction, comme commande publique, de plusieurs grandes infrastructures dans la région (tunnel Santa Fe-Paraná, centrale nucléaire Atucha, Canal Mitre et pont Zárate-Brazo Largo). Ses positions jouent un rôle important dans la consolidation de la figure d'eje fluvial industrial. Le terme est utilisé pour désigner l'une des trois échelles d'étude du

document (avec *el Espacio Nacional* et *el Sistema Metropolitano*). Le document précise que l'EFI est composé de trois agglomérations majeures (Gran Buenos Aires, Gran La Plata, Gran Rosario), 12 *partidos* de la province de Buenos Aires, 8 *departamento*s de la province de Santa Fe et de Córdoba. On y projette la construction d'établissements industriels près des grands ports. Dans le cas de Buenos Aires, cela se traduit par le développement d'industries dans l'agglomération et sur le littoral du Paraná (Campana, Zárate) ; dans celui de Rosario, par l'expansion des aires industrielles vers les *departamentos* voisins (Constitución, San Lorenzo).

2. La vision des géographes : un front et un littoral

Simultanément, les géographes, argentins comme étrangers, commencent à s'intéresser à ce territoire. Ainsi Daus (1973) identifie le *frente fluvial e industrial de la Pampa*. Son analyse s'intéresse à l'activité agricole intense, à la croissance démographique élevée et à la présence d'industries lourdes. De plus, le *frente* dispose des plus importants marchés de consommation du pays ainsi que de facilités d'exportations (Daus & Yeannes, 1988). Schneier-Madanes (1978, 1979) et Sassone (1992) utilisent à leur tour l'expression de *frente fluvial*. La première de ces études montre la manière dont l'installation des usines sidérurgiques a contribué à sa structuration ; la seconde insiste sur la croissance démographique soutenue de ses villes intermédiaires et sur leur industrialisation.

Enfin, Chiozza (1978) identifie le *litoral industrial* qu'elle associe à une bande aux usages agricoles intenses qu'elle délimite par la *ruta* 8, dans un périmètre qui se rapproche de celui du territoire métropolitain. Elle y souligne aussi la présence d'industries lourdes et d'infrastructures énergétiques.

L'usage du terme *frente*, associé aux adjectifs *fluvial* et *pampeano* par les géographes, fait référence aux marges, aux limites d'un espace, comme « front pionnier » de la plaine pampéenne. Il apparaît comme une sorte de contrepartie au terme de frontière qui a été utilisé pendant longtemps pour désigner la limite sud de la Pampa, la zone « connue ». A l'inverse, le terme d'*eje* se rapporte à une vision plus fonctionnelle, en donnant une position et un rôle centraux au territoire intermédiaire, où se localisent les équipements industriels et énergétiques de grande échelle ainsi que des infrastructures de transports.

3. La mégalopole : un projet idéalisé

En 1967, le géographe québécois Pierre-Yves Denis identifie une « guirlande urbanisée du littoral » de 400 km de long entre La Plata, Buenos Aires et Rosario, et se demande s'il s'agit de « l'ébauche d'une future mégalopolis ». Il parle d'une mégalopole embryonnaire mais dont on peut déjà évaluer l'espace qu'elle occupera dans 40 ans et souligne que 40% de la population nationale y vit. Aussi défend-il la nécessité de modérer la concentration urbaine en développant plusieurs métropoles d'équilibre : Córdoba, Mendoza, Tucumán, Santa Fe-Paraná et Resistencia-Corrientes.

Un an plus tard, le géographe français Pierre George (1968) reprend l'image de la guirlande « de villes disposées le long du fleuve depuis Rosario jusqu'à La Plata » tout comme le chiffre de 40 % de la population argentine. Il se penche aussi sur le cas du Gran Buenos Aires, récemment défini par l'INDEC et propose la création de villes satellites à Campana, Zárate et Luján, entre autres.

Puis en 1970, Geisse et Coraggio (1970) et Coraggio (1971) identifient une *megalópolis*, composée de *el Área Metropolitana* (Capital Federal et Gran Buenos Aires) et du *Resto de la Megalópolis* (quelques *partidos* des provinces de Buenos Aires et de Santa Fe), qu'ils opposent au reste du pays! Selon eux, chacune de ces deux entités rassemble la moitié de la population du pays mais la *Megalópolis* connaît une croissance démographique supérieure. Toutefois ils n'observent aucune « avance » de la *Megalópolis* sur le reste du pays en ce qui concerne les variables industrielles.

En 1981, el Átlas de la Ciudad de Buenos Aires (Kollmann de Curutchet, 1981) inclut un chapitre intitulé « *Hacia la Megalópolis* », qui définit une *mega-urbe* et son aire d'influence comme *mega-hinterland* (le territoire compris entre San Nicolás et Chascomús). Enfin, récemment, le thème de la *megaciudad* est revenu sur le devant de la scène et à l'agenda public, à travers un projet financé par la Fundación Avina. Il souligne l'importance de la Megaciudad pour l'économie argentine, puisqu'elle représente 60% du PIB national et est le réceptacle des principaux projets d'infrastructures prévus alors (*tren bala*, troisième voie sur la *ruta* 9 entre Campana et Zárate, *autopista* Pilar-Pergamino, entre autres).

4. Aujourd'hui, un manque de vision et un territoire mal identifié

Dans l'ensemble des documents de planification consultés depuis 1998, seuls le *Plan Estratégico Territorial (PET)* et le document *Bases y lineamientos para el Plan de Regionalización de la Provincia de Buenos Aires* (Provincia de Buenos Aires, 2011) prennent en compte le territoire intermédiaire qu'ils appellent *corredor* et *franja industrial*. Le *PET Avance I* explore deux modèles territoriaux, un actuel et l'autre souhaité, et identifie la *Franja Industrial Paraná-Plata*, qu'il caractérise par une densité de population très élevée, une base industrielle hautement diversifiée, un secteur tertiaire avancé et une haute densité en infrastructures. Il identifie aussi neuf corridors qui relient des sous-régions et des points d'accès au commerce international; parmi eux le corridor E entre Buenos Aires et Rosario est le « principal corridor et concentrateur de marchandises et de voyageurs, coïncidant avec la présence de la principale agglomération du pays, vers laquelle converge la majorité des autres corridors identifiés ». De plus, il possède les principaux ports du système fluvial. Dans ce contexte, il s'articule avec le *corredor bioceánico central*. Parmi les problèmes et les défis qui le concernent, on note une « forte congestion au niveau des accès urbains et vers les complexes portuaires ». Finalement, le document propose d'encadrer les investissements publics à partir de la définition d'une liste d'ouvrages stratégiques.

5. Conclusion du chapitre : les apports de ces documents

A la suite de l'analyse de ces documents, le corridor apparaît comme une construction externe, c'est-à-dire qu'il est pensé depuis les capitales qu'elles soient fédérales (CABA) ou provinciales (La Plata et Santa Fe). De plus, on note une évolution dans la manière de le nommer et de le considérer mais sans arriver à un concept qui fasse consensus et qui s'inscrive dans le temps long. La figure de *eje* a eu le plus d'influence et date des années 1950 et 1960, lorsqu'on a pensé le corridor comme le support d'une politique nationale de planification basée sur l'industrie, dans une vision fonctionnaliste et simplificatrice. Cependant il faut souligner la qualité de plusieurs des propositions faites dans *el Esquema director año 2000* et son dérivé EPTRM, comme celle d'appuyer un développement métropolitain linéaire sur les réseaux de transport public et sur les espaces verts de grande échelle.

VI. L'impossible émergence en tant qu'espace politique

L'émergence d'une identité territoriale est essentielle à la territorialisation du corridor. En effet, la problématique de la planification urbaine ne se réduit pas à une question factuelle pouvant être résolue par un processus où les représentations correspondent à un reflet fidèle de la réalité. La planification fait aussi référence à notre manière de penser, de classer, d'organiser, de décrire l'espace (Schubarth, 2007), à la « représentation de l'espace » de Lefebvre. La sous-représentation politique est une première limite à cette identité territoriale et met en exergue l'impasse de la recherche d'une reconnaissance politique « traditionnelle » et du bon périmètre.

- 1. La sous-représentation politique
- 2. Des échafaudages locaux peu utiles?
- 3. Conclusion du chapitre : une impasse?

Une troisième difficulté à la territorialisation du corridor est politique. A l'échelle locale, les conditions politiques n'existent pas pour qu'émerge un projet local d'identité du corridor, dans un schéma *bottom-up*; c'est une limitation forte à la territorialisation du corridor (Vanier, 2002), dont le destin semble condamné à dépendre de celui de Buenos Aires.

Conclusion de la deuxième partie : une territorialisation limitée et inachevée

L'hypothèse est vérifiée : il n'existe pas une territorialisation forte du corridor. Plus précisément, il ne s'agit pas d'un espace « jamais pensé », mais plutôt d'un espace pensé de manière simplificatrice par les pouvoirs publics. En effet, au long du XXème siècle, alors que le territoire intermédiaire se structure selon des logiques métropolitaines, il est identifié dans les années 1950 comme *eje fluvial industrial*, support d'une politique d'industrialisation forte de la part de l'Etat fédéral. Ainsi il ne s'agit pas d'un territoire réellement approprié, et en conséquence représenté politiquement ou mentalement. Dans ce cadre, l'espace « vécu », le système des acteurs, prend le pas. Autrement dit, la structuration et la construction du territoire se font par « opportunités », par des dynamiques externes à la planification. C'est de cette dimension que traite la troisième partie.

Partie 3 – Un corridor métropolitain hybride

Dans l'introduction, nous identifions un paradoxe entre le maintien d'une industrie productive lourde et l'existence d'activités industrielles dynamiques et récentes dans un contexte de désindustrialisation de la région. Dans cette troisième partie, nous supposons que le moteur de l'industrialisation du corridor sont les activités industrielles productives et portuaires ; celles-ci se développent dans un processus d'industrialisation, d'un côté lent et ancien, et, de l'autre rapide et transitoire. Ce processus fait coexister trois formes d'organisation de l'activité productive industrielle et trois types d'acteurs associés : 1) fordistes, pérennes depuis la moitié du XXème siècle ; 2) postfordistes, apparus dans les années 1990 ; 3) hybrides ou *hyperindustriels* (Veltz, 2013, 2015)⁷.

Dans cette partie, nous privilégions le travail de terrain, qui s'est composé de visites et d'entretiens avec des acteurs clés. Il a été complété par l'analyse de la documentation des entreprises (mémoires comptables, revues institutionnelles, informations aux actionnaires...), que nous avons trouvée dans les bureaux commerciaux et les usines de celles-ci, dans les bibliothèques municipales ou à l'*Instituto Argentino de Siderurgia*, à San Nicolás. Enfin, les réseaux sociaux ont été une source d'informations très riche.

Nous nous penchons d'abord sur les activités industrielles (VII). Six types d'activités structurent le corridor : certaines de configuration fordiste (chimie, papier, agroalimentaire), d'autres postfordiste (automobile, soja) et une selon un modèle hybride (sidérurgie). Chacune d'entre elles présente une activité importante d'importations et d'exportations et est donc très liée à l'activité portuaire (VIII). Dans ce contexte, nous montrons que les acteurs privés industriels sont les protagonistes de la métropolisation du corridor, ce qui a des conséquences sur la « fabrication » de l'urbain et de l'urbanité (IX).

⁻

⁷ Veltz (2015) propose un troisième modèle, qu'il appelle hyperdindustriel qui va au-delà de la distinction entre industries (entendues à travers leur image traditionnelle : massification, standardisation, mécanisation) et services. Veltz considère que nous vivons dans une société hyperindustrielle caractérisée par la convergence entre l'industrie des objets et celle des services. Il prend deux exemples (2013) : les constructeurs automobiles vendent toujours des voitures mais elles offrent de plus en plus de solutions de mobilité ; les sidérurgies ne vendent plus d'acier mais des « solutions à un problème qui intègre l'acier ». Le travail d'Artopoulos (2003), sous la conduite de Manuel Castells et sur l'entreprise Tenaris à Campana, s'inscrit dans ce cadre d'analyse. Il montre comment Tenaris est devenue une entreprise globale après avoir crû dans un marché protégé et avoir été soutenu par les commandes de l'Etat fédéral. Il s'agit d'un cas paradigmatique de « la réinvention du capitalisme industriel avec la fusion du capitalisme industriel et du capitalisme informationnel ».

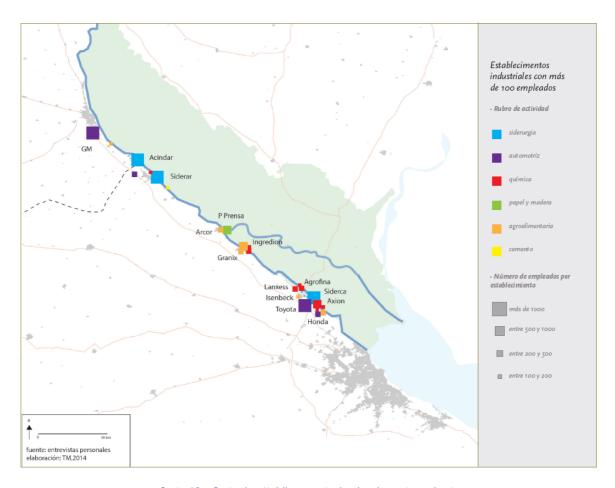
VII. Les activités industrielles dans le corridor : dynamisme et diversité

Ce chapitre analyse l'importance des activités industrielles dans le corridor, où nous supposons l'existence de processus de *réindustrialisation* depuis les années 1990, et met en relation ce dynamisme avec la coexistence de modèles d'organisation fordistes, postfordistes et hybrides.

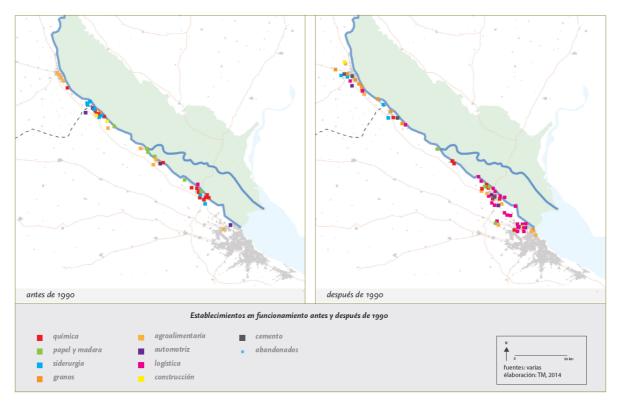
- 1. Les activités dans les modèles métropolitains
- 2. Le contexte national : une réindustrialisation
- 3. Un corridor industriel structuré par de grands établissements industriels

Deux cartes apportent des données utiles à la compréhension des dynamiques industrielles dans le corridor. La carte 12 identifie les établissements en activité en 2014 qui comptent plus de cent employés. Il y en a 26 et on peut les regrouper en cinq secteurs, que nous considérons comme structurants : sidérurgie, automobile, chimie, papier et bois et agroalimentaire. La sidérurgie est le secteur le plus important avec trois établissements de plus de mille employés (Siderca, Siderar et Acindar), suivi par l'activité automobile avec les usines Toyota et General Motors. Trois établissements comptent plus de 500 employés : Papel Prensa à San Pedro, Axion Energy (ex Esso) à Campana et Ingredion à Baradero.

La carte 13 représente les établissements en fonctionnement avant et après 1990. Avant 1990, émerge le pôle chimique-sidérurgique de Campana et Zárate, la sidérurgie à San Nicolás-Ramallo, les usines de papier du corridor et les complexes du grain et de l'agronégoce au nord de Rosario. Après 1990, on note la mise en marche des industries automobiles, des entreprises de logistique et des complexes de l'agronégoce en aval de Rosario.



Carte 12 – Carte des établissements de plus de cent employés



Carte 13 – Carte des établissements en fonctionnement avant et après 1990

- 4. Les grands établissements industriels de configuration fordiste : chimie, agroalimentaire et papier
- 5. L'apparition de nouveaux acteurs postfordistes ou hybrides : les entreprises automobiles globales et les « grands du grains »

Dans ce sous-chapitre, nous nous concentrons sur deux activités parmi les plus dynamiques dans l'ellipse métropolitaine et *a fortiori* dans le corridor, depuis la fin des années 1990. Il s'agit des activités automobiles et de l'agronégoce, en particulier lié au soja.

Automobile : le poids des importations et des exportations

Dans un contexte macroéconomique favorable et d'une demande soutenue à l'échelle mondiale, les exportations argentines de voitures ont triplé entre 2002 et 2008, pour dépasser les six milliards de dollars (Barletta et al., 2013). Aussi l'activité automobile argentine présente un niveau d'ouverture élevé avec environ 60% de la production qui est exportée, dont la moitié au Brésil (ADEFA, 2014). Dans les usines du corridor, les chiffres sont encore plus élevés : GM exporte 60% des véhicules produits à Alvear, Honda entre 60 et 70 % et Toyota 70 %. A titre de comparaison, la proportion des exportations se situe entre 10 et 15% au Brésil et entre 15 et 30% en Colombie (ANFAVEA, 2014 ; Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes, 2015).

Pour Freyssenet (1998) et Velut (2002), dans le cas de Toyota, les nouvelles usines ont été pensées selon des principes postfordistes : les fabricants sous-traitent un nombre maximum de tâches et ne s'occupent que du montage final, du contrôle de qualité et de la politique commerciale. L'arrivée de ces acteurs a profondément transformé le tissu productif local. Les trois usines se situent à côté d'infrastructures routières, comme la *autopista* 9, la *ruta* 12 et le pont Zárate-Brazo Largo.

Le complexe agroindustriel lié au soja : une activité mondialisée

Ces vingt dernières années, l'Argentine est devenue l'un des leaders internationaux des grains. La production de soja, le plus cultivé des grains en Argentine, s'élève à 61,4 millions de tonnes en 2014-2015, et son exportation représente un quart de la valeur totale des exportations argentines, soit 18 milliards de dollars (INDEC, 2014). Un trait fondamental du territoire et du corridor métropolitain est une homogénéisation de la production agricole par la culture du soja. Cependant, il est nécessaire de différencier la culture du soja, qui s'étend sur l'ensemble de ces deux territoires, de sa transformation, dont l'appareil se concentre dans quelques zones du littoral.

6. Les activités fordistes qui ont évolué : le succès des acteurs globaux de la sidérurgie

Le secteur sidérurgique argentin s'organise en un complexe de grande échelle qui s'est tourné vers les exportations depuis les années 1970. Son développement initial a été appuyé par les politiques publiques dans les années 1940 et 1950 à travers la construction d'usines (Somisa) ou des systèmes de subvention publique. Aujourd'hui, comme résultat de ces investissements, la production se concentre dans la province de Buenos Aires et dans le sud de celle de Santa Fe. Trois entreprises se trouvent dans le corridor : Siderca et Siderar appartiennent au groupe Techint et Acindar à ArcelorMittal. Les trois usines ont été construites dans les années 1950 ; elles concentrent aujourd'hui 95% de la production nationale et emploient plus de dix mille personnes.

Tenaris-Siderca (Techint)

L'usine Siderca Tenaris à Campana est le leader mondial de la production de tubes sans soudure, avec 40% du marché et un taux d'exportation autour de 70% (Artopoulos, 2006). Il s'agit d'une niche du marché international, où les barrières à l'entrée pour la production de ce type de tube pour les oléoducs et les gazoducs sont très élevées. La trajectoire d'internationalisation de Siderca est connue : l'entreprise a commencé ses activités dans le contexte de substitution des importations pour devenir leader mondial dans les années 1990 (Artopoulos, 2006, 2009 ; Castro, 2014). L'expansion vers les marchés externes a eu lieu dans les années 1980 puis par la prise de contrôle du mexicain Tamsa en 1993 et de l'italien Dalmine, en 1995, avant une cotation à la bourse de New-York. Comme l'écrit El País (2015a), « Tenaris est le principal consortium privé argentin et peut-être la seule entreprise argentine véritablement multinationale ».

Ternium-Siderar (Techint)

L'autre usine de Techint, Siderar Ternium, produit des aciers plats et longs, dont un tiers est destiné à l'exportation. Elle est l'héritière de Somisa, l'entreprise sidérurgique d'Etat inaugurée en 1960. En 1992, Techint est à la tête du consortium qui gagne la privatisation de Somisa. A la suite de plusieurs acquisitions naît Siderar, la plus grande entreprise sidérurgique argentine (Artopoulos, 2003). En 2005, tout comme Hylsa du Mexique et Sidor du Venezuela, Siderar intègre la multinationale Ternium, qui cotise à la bourse de New-York et de Buenos Aires. L'Etat fédéral argentin détient 26% de son capital (ANSES, 2016).

7. Conclusion du chapitre : une hybridation des fonctions

Les dynamiques métropolitaines du corridor sont profondément marquées par les fonctions industrielles, de trajectoires et de natures à la fois anciennes et récentes, diversifiées et spécialisées, dans cinq grands secteurs. Trois d'entre eux –industrie chimique, agroalimentaire et de papier-correspondent dans une large mesure à des modèles d'organisation fordiste : de grands établissements intégrés, proches des tissus urbains anciens, qui emploient une main d'œuvre nombreuse et qui pèsent très fortement dans l'économie de la ville. En outre, sur un modèle postfordiste, et depuis la fin des années 1990, les activités liées à la construction automobile et à l'exploitation du soja, ont transformé le corridor. Enfin, quelques entreprises du corridor, en particulier Tenaris-Siderca, ont su s'adapter aux dimensions mondialisées de l'économie et présentent une activité prépondérante d'exportation. Ces mutations ont permis à Tenaris d'être le leader mondial dans son domaine.

Cette coexistence de fonctions productives donne lieu à un modèle industriel hybride, caractéristique de la configuration métropolitaine du corridor. C'est pourquoi, bien qu'on ne puisse pas parler de désindustrialisation, il y a eu un changement dans le jeu des acteurs : lorsqu'entre 1950 et 1980, l'Etat fédéral jouait un rôle important en investissant directement dans la construction d'industries, en stimulant la fiscalité ou en construisant des infrastructures lourdes, aujourd'hui ce sont les multinationales étrangères ou argentines (ArcelorMittal, Ingredion, Techint, Arcor, Toyota, Honda) qui sont les acteurs dominants. C'est dans ce contexte que le corridor peut être vu comme le support fonctionnel d'activités mondialisées. Des caractéristiques similaires existent pour les ports, qui sont étudiés dans le chapitre suivant.

VIII. Un littoral portuaire réactivé dans les années 1990

Depuis le début des années 2000, la balance commerciale argentine annuelle est positive et les mouvements de marchandises, en tonnes, augmentent de manière constante, à l'exception de 2009. Plus de 90% des exportations se font par voie maritime ou fluviale, contre 8% par route (C3T, 2013). Dans ce cadre, les provinces de Buenos Aires et Santa Fe concentrent 58 % des exportations du pays (INDEC, 2012) et, comme nous l'avons vu, les grandes entreprises du corridor exportent la majorité de leur production (automobiles, produits sidérurgiques et pétrochimiques). C'est pourquoi nous supposons que les ports du corridor soutiennent les activités industrielles, en tant que lieu d'ancrage des flux mondialisés.

- 1. L'évolution de la navigation sur le Paraná
- 2. Le contexte national et provincial : croissance des exportations
- 3. Dynamiques portuaires du littoral métropolitain du Paraná depuis les années 1990 : déploiement des ports privés et réactivation des ports anciens

A partir de la fin du XIXème siècle, les caractéristiques naturelles du fleuve Paraná et l'aménagement de ses tronçons en aval ont rendu efficace le transport maritime et fluvial des productions agricoles et industrielles de la Pampa. Aussi, sur sa rive droite, s'est organisé de manière précoce un système portuaire métropolitain autour des deux pôles urbains de l'AMBA et de l'AMR et d'un ensemble de ports secondaires localisés dans les villes intermédiaires du littoral. Avec la modernisation de l'appareil portuaire à la suite de la réforme de 1992, le littoral métropolitain assure 70% du trafic portuaire national. Il se compose de l'estuaire commun aux fleuves Paraná et Uruguay, avec les ports de Buenos Aires et de La Plata (20 % du trafic) et la côte fluviale du Paraná en amont de Buenos Aires jusqu'à Rosario (50 % du trafic). Nous supposons dans ce chapitre que l'activité des ports, soutenue par une centaine de terminaux (carte 14), est l'une des principales dimensions du dynamisme du corridor métropolitain.

L'âge d'or du littoral et le modèle de ville-port à la fin du XIXème et au début du XXème siècles

Hégémonie de Buenos Aires et dynamisme des ports industriels, à partir des années 1930

Depuis 1992, déploiement de l'activité portuaire sur le littoral métropolitain

Le modèle de *exopolis* (Soja, 2000) peut être vu comme une actualisation du modèle *anyport* qui s'applique à la majorité des métropoles portuaires mondiales (Bird, 1963; Ducruet, 2008). Il détaille l'évolution technique et spatiale des infrastructures portuaires, depuis l'installation du port initial proche du foyer urbain à la construction d'infrastructures modernes dans les périphéries métropolitaines, pour échapper aux pressions immobilières et bénéficier d'un tirant d'eau maximal. Dans le corridor, même si les sites portuaires originaux ont été réactivés, on observe une transformation majeure : les villes portuaires répondent à un modèle d'« ex portuarisation », dans lequel les terminaux se situent hors de la zone urbaine agglomérée, mais sous influence métropolitaine directe (Ducruet, 2008; Monié & Vasconcelos, 2012). Ainsi, au XXème siècle, la localisation des terminaux se fait selon un gradient de distance au centre des villes.

4. Les transformations institutionnelles : décentralisation et privatisation

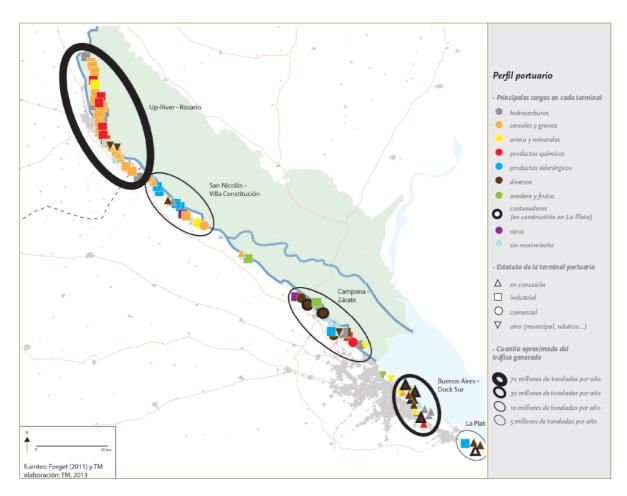
Le processus de réforme portuaire a touché l'Amérique Latine à partir de 1990. En Argentine, la loi de 1992 établit le cadre légal de la privatisation des services portuaires et les modalités de décentralisation des ports vers les autorités provinciales. Dans les faits, la réorganisation se produit par des concessions qui ouvrent la gestion des ports aux acteurs privés et à la concurrence, ce qui réactive l'instrument portuaire (Guibert & Velut, 1998: 100) sous différents statuts (carte 14).

5. Pluralité des activités : les cinq pôles portuaires

Deux pôles polyfonctionnels de trafic « riche »

Deux périphéries portuaires de trafic industriel et de matières premières

Les installations agro exportatrices



Carte 14 – Profil portuaire

6. Conclusion du chapitre : dynamisme du littoral métropolitain selon un mouvement double d'activation et de réactivation

Cette étude sur les terminaux du littoral du Paraná offre deux grandes conclusions sur l'appareil portuaire métropolitain. Tout d'abord, on note le dynamisme du littoral métropolitain par rapport aux deux autres : le littoral maritime de la côte atlantique représente environ 30% du trafic de marchandise à l'échelle nationale, chiffre stable depuis 1980. Quant au littoral fluvial du Paraná et de l'Uruguay, non navigable pour les bateaux de haute-mer, il compte pour moins de 1% du trafic, contre 30% en 1918. Par conséquent, il y a eu une inversion du trafic fluvial au profit du littoral maritime entre 1918 et les années 1980. Concernant le littoral métropolitain, depuis 1918, l'activité augmente en volume et est stable en proportion à l'échelle nationale, avec les deux tiers de l'activité portuaire dans le pays. Cependant, il y a un grand écart entre l'activité de l'estuaire, qui est passée de 41% de l'activité nationale en 1918 à 20% en 2008, et celle du Paraná, de 18% à 51% et qui est la zone la plus dynamique aujourd'hui.

Deuxièmement, le littoral métropolitain répond à un modèle à la fois classique et original. Classique car la métropolisation des activités est la tendance dans les métropoles portuaires mondiales. Original, car le modèle anyport (Bird, 1963) s'applique à la grande majorité des ports mondiaux avec une logique de localisation des installations en aval, au plus près de la mer (Brocard & Lecoquierre, 1995 ; Ducruet, 2005, 2008). Dans le cas du littoral argentin, les activités glissent en amont, le plus près possible de la pampa. En outre, le modèle anyport décrit les étapes de l'évolution technique et spatiale des infrastructures portuaires : à partir du port initial très lié au centre-ville, l'aménagement de quais est le résultat de l'évolution de la technologie maritime et l'amélioration de la manutention. De manière simultanée, les installations portuaires les plus récentes s'éloignent de plus en plus du tissu urbain dense et des pressions immobilières. Ce modèle d'organisation spatiale, né à la fin du XIXe siècle, a permis efficacement les exportations de matière première sur lesquelles s'est construit le pays. Avec la réorganisation portuaire de 1992, les acteurs portuaires privés ont mis un grand nombre de terminaux au niveau des autres ports mondiaux, avec des infrastructures d'embarquement et de débarquement modernes et connectées aux réseaux mondialisés et qui concurrencent le port de Buenos Aires (Forget 2011), alors que les ports publics améliorent leurs installations. Il y a donc un double mouvement d'activation et de réactivation des sites portuaires.

Cette organisation est particulièrement évidente dans la localisation des activités de conteneurs : seuls les ports proches de l'estuaire (Zárate, La Plata, Buenos Aires et Montevideo) disposent de terminaux équipés pour traiter de grandes quantités de conteneurs et la rivalité est intense entre ces pôles pour s'approprier l'augmentation du trafic. Enfin, les terminaux d'exportation de vrac et de grains de l'*Up River* jouent un rôle mineur dans la structuration de la zone métropolitaine de Rosario (Foulquier, 2001). A l'inverse, proches du Río de la Plata, les terminaux multifonctionnels et spécialisés dans le trafic « riche » (marchandises générales, conteneurs, roll on / roll off) structurent les processus métropolitains et mondialisés. Or, ces terminaux privés ne sont pas soumis à une réglementation par les pouvoirs publics.

IX. Les acteurs de la métropolisation hybride

Ce chapitre complète la troisième partie par une analyse des principaux acteurs et de leurs stratégies dans la métropolisation hybride. L'approche par les acteurs tend à devenir dominante dans les sciences sociales (Velut, 2007). Nous nous basons sur une définition large de ceux-ci, mais nous excluons les acteurs individuels pour nous concentrer sur les acteurs collectifs et institutionnels, les Etats et les collectivités locales, les ONG, les organisations transnationales et les entreprises. « Les acteurs n'existent pas a priori mais en fonction de leur capacité à intervenir dans une situation, un événement, une évolution. Cette intervention suppose qu'ils soient capables de se forger une représentation des situations, de définir des objectifs et de mettre en œuvre des moyens pour les atteindre, mais aussi de se représenter leur propre action de façon stratégique. Cette action impose la construction de cadres de référence, une justification, et finalement la formation d'une scène d'interaction sur laquelle les acteurs interagissent et se définissent les uns par rapport aux autres » (Velut, 2007 : 20). Ainsi, le territoire est considéré comme un espace d'action où les acteurs participent de manière intentionnelle aux processus qui ont des implications territoriales (Di Méo, 2008 ; Gumuchian, Grasset, Lajarge & Roux, 2003).

Or la métropolisation a transformé le cadre analytique par les acteurs à travers un double processus. D'une part, la mondialisation de l'Amérique latine et de ses territoires se traduit par la multiplication et la diversification des acteurs en fonction des situations locales. D'autre part, avec le changement de rôle des Etats et des acteurs publics, les modes de régulation ont évolué à partir d'une organisation descendante allant du gouvernement national vers les territoires locaux et des acteurs publics vers les acteurs privés, à une organisation à des échelles multiples, dans laquelle l'interaction entre les acteurs publics et les acteurs privés est essentielle (Ghorra-Gobin & Velut, 2006: 88). Par conséquent, l'une des principales tensions liées à la métropolisation réside dans les nouvelles relations de pouvoir entre les acteurs publics et privés. En particulier, l'enracinement des pouvoirs publics s'oppose à la capacité des nouveaux acteurs de s'affranchir des frontières (Cattan & Fretigny, 2011).

Dans ce chapitre, nous nous concentrons sur l'échelle des villes et sur la « fabrication » de l'urbain révélateur des logiques et des stratégies urbaines des différents acteurs. Plus précisément, nous nous intéressons à deux types d'acteurs :

- Les grandes entreprises industrielles, d'essence fordiste et hybride, en particulier les trois usines sidérurgiques identifiées. Elles jouent un rôle fondamental en produisant des « politiques urbaines ».
- Les acteurs privés postfordistes, en particulier les acteurs portuaires. Ce sont des acteurs métropolitains de premier ordre, avec différentes modalités d'intervention dans l'urbain : promotion immobilière, aménagement de vastes terrains monofonctionnels, construction de routes, financement d'aires naturelles protégées, entre autres.

- 1. La permanence des grandes entreprises industrielles aux dimensions fordistes. L'exemple de la sidérurgie : une ingérence ou un palliatif dans les affaires urbaines ?
- 2. Les acteurs privés récents et postfordistes : l'exemple des acteurs portuaires

La situation privilégiée de la conurbation de Campana-Zárate

Les acteurs portuaires privés : constructeurs, opérateurs... et promoteurs immobiliers

3. Conclusion du chapitre : une urbanité mise au défi

Trois types d'acteurs participent du caractère hybride de la métropolisation du corridor. Les premiers sont les grandes entreprises sidérurgiques qui ont une influence importante et historique dans les dimensions urbanistiques, physiques et symboliques des villes étudiées. Les deuxièmes sont les acteurs portuaires, dont les installations occupent de grands terrains monofonctionnels qui créent des coupures dans la ville et qui développent des activités immobilières destinées aux couches sociales favorisées. Ce sont donc des acteurs métropolitains de premier ordre qui laissent leur empreinte sur le corridor, sur des modes qui vont à l'encontre des idées de ville passante (Mangin, 2006) et de ville inclusive (Gehl, 2013). Face à cette situation, un troisième type d'acteurs, les *municipios*, manquent de pouvoirs et de ressources. Cette situation confirme qu'il s'agit bien d'un espace non conçu et considéré comme un « territoire d'opportunités » pour les acteurs privés.

Conclusion de la troisième partie : une métropolisation hybride

Dans cette partie nous avons identifié les principales activités dans le corridor et les acteurs concernés. L'industrie et l'activité portuaire, dans leurs différentes configurations sont centrales pour comprendre les logiques spatiales et fonctionnelles du corridor.

Le corridor commence à se structurer à la fin du XIXème siècle à travers l'essor du littoral portuaire du Paraná et du Río de la Plata, ainsi que l'implantation des premières industries du pays. Par exemple, les premiers frigorifiques du pays s'installent à San Nicolás en 1882, à Campana en 1883 et à Zárate en 1886. Le rôle du corridor dans l'organisation territoriale du pays se renforce avec la volonté technocratique de faire du corridor un axe de développement et se traduit par la construction de grandes infrastructures et d'usines industrielles étatiques, symbolisées par l'usine sidérurgique Somisa. Cependant un ralentissement économique et démographique a lieu dans les années 1980. Puis, dans le contexte de mise en place de politiques néolibérales dans les années 1990, la privatisation des ports, l'amélioration des conditions de navigation du Paraná et l'arrivée de nouveaux acteurs industriels redonnent au corridor un dynamisme notable. En outre, le corridor est l'un des sites privilégiés pour le processus de « pampéanisation » : l'activité agricole, en premier lieu la culture du soja, et, dans une moindre mesure, l'élevage gagnent du terrain sur les territoires naturels « métropolitains », en particulier dans le delta.

Aujourd'hui on identifie quatre activités fondamentales pour le fonctionnement du corridor métropolitain : l'industrie sidérurgique, l'industrie automobile, l'activité portuaire et l'activité liée au soja. Les principaux acteurs, avec une présence ancienne, se sont convertis en acteurs globaux puissants et, en parallèle, de nouveaux acteurs métropolitains sont apparus.

L'hypothèse supposait que le corridor métropolitain fait l'objet d'une « industrialisation métropolitaine » de trajectoire à la fois lente et prolongée, et rapide et transitoire, qui donne lieu à un territoire hybride. Nous pouvons confirmer cette hypothèse car nous avons identifié trois types de logique et temporalité : fordistes, postfordistes et hybrides. Tenaris est le meilleur exemple de cette situation, puisque l'entreprise présente des dimensions anciennes (en particulier dans su influence dans la vie urbaine de Campana) et d'autres modernes, grâce auxquelles elle a pu se transformer en une entreprise globale, leader mondial dans son domaine. Dans ce contexte, le corridor joue un rôle de connexion aux flux globalisés et s'en nourrit en retour.

Les trois premières parties analytiques, qui correspondent à l'étude des trois dimensions du territoire proposées par Moine (2006), permettent de tirer une première conclusion avant que la quatrième partie n'essaie de combiner ces dimensions. Dans un contexte national de *réindustrialisation* et de croissance des exportations, nous avons identifié un corridor métropolitain avec des logiques et des dynamiques propres et marqué par une métropolisation hybride. Ainsi, nous pouvons présenter cinq éléments d'analyse :

- Le corridor se trouve à l'interface de deux espaces naturels fragiles (la pampa et le delta du Paraná) et de deux aires métropolitaines (AMBA et AMR).
- Le corridor présente des défis sociaux et environnementaux liés aux mobilités et au modèle urbain qui prend place dans les villes.
- Le corridor est profondément intégré dans les flux mondialisés, par la présence d'entreprises globales et de ports modernes, mais un modèle fordiste ancien continue à exister.
- Les dynamiques de restructuration de l'espace sont le fait d'investissements privés.
- Le corridor n'est pas un espace conçu, et, face aux acteurs privés qui agissent par opportunité, les acteurs publics apparaissent faibles.

La quatrième partie aborde cet espace complexe et propose des pistes pour résoudre les tensions identifiées.

Partie 4 – Pistes pour la planification d'un espace complexe. Une articulation triple : sociale, environnementale et politique

La quatrième partie interroge la manière de penser la complexité spatiale et fonctionnelle du corridor, dont le devenir dépend en grande partie des acteurs privés. Dans ce contexte, les pistes cherchent à favoriser un développement équilibré, solidaire et écologique, avec une vision globale qui implique les acteurs publics et combine les dimensions identifiées dans les trois premières parties. De plus, comme le soutient Faliès (2013), pour étudier la complexité, il est toujours nécessaire d'observer et de définir la frontière, la limite du système. Aussi nous considérons que l'élément indispensable à la planification du corridor est le Paraná, à considérer depuis une perspective métropolitaine et à inscrire dans diverses échelles. De cette manière se construit une approche basée sur trois éléments. Nous explorons les dimensions sociales, environnementales et politiques et avançons trois pistes de réflexion : une action commune entre la société civile et les municipios (X), le Paraná comme élément central et cohérent de la planification territoriale (XI), la nécessité d'une vision de la métropole qui soit partagée et qui intègre les marges (XII).

X. La dimension sociale : promouvoir l'alliance des acteurs locaux

Ce chapitre s'attache à la dimension sociale, en partant du constat du manque d'urbanité dans les villes du corridor. Il y est souligné la nécessité pour les acteurs locaux qu'ils développent collectivement des processus d'apprentissage et d'action communs. Nous insistons en particulier sur deux acteurs, le *municipio* et la société civile, qui à travers une alliance de leurs actions peuvent « réguler » le territoire. Plus spécifiquement nous détaillons le potentiel du *municipio*, malgré son tiraillement entre des intérêts contradictoires (Pintos, 2012 ; Pintos & Narodowski, 2012), ainsi que le rôle *régulationniste* de la société civile, qui est de plus en plus organisée pour avoir une certaine influence dans les –rares– champs dont elle s'empare. En outre nous nous interrogeons sur le meilleur niveau de décentralisation possible. Pour Estèbe (2015) et Vanier (2000), il est préférable d'avoir une autre légitimité que celle du sol ou de l'espace, une légitimité qui prenne en compte la population. Pour développer ces idées, nous travaillons sur le cas des oppositions et des conflits autour des *megaemprendimientos* construits dans les zones humides du Paraná.

1. Diagnostic : une absence d'urbanité

La faiblesse de la planification municipale et le non respect des normes

Les activités portuaires et les difficultés de planifier

1. Les différents acteurs publics et le rôle des municipios

L'Etat fédéral et les provinces, acteurs mineurs de la métropolisation

Le municipio : un acteur faible et sous tension, mais avec un grand potentiel

2. La societé civile locale dans les conflits environnementaux, une logique régulationniste. Une illustration par les megaemprendimientos

Les *megaemprendimientos* sont l'une des manifestations les plus claires des processus de métropolisation. Dans ce sous-chapitre, nous avons choisis quatre cas de conflits qui concernent quatre *mega barrios cerrados*, chacun dans une phase différente de développement mais tous situés à proximité ou dans le delta, sur des zones inondables. Or les différents travaux générés par ces *megaemprendimientos* (digues, drainages, excavations...) perturbent grandement les équilibres hydrologiques et environnementaux à échelle locale et métropolitaine (Ríos, 2005). Nous nous appuyons sur le concept de régulation pour décaler le regard et comprendre le jeu des acteurs dans ces conflits (Vanier, 2000 : 108) : « la régulation est ce qui empêche le système d'éclater sous l'effet des forces centrifuges issues de la contradiction ». Pour lui, cette approche permet de tenir en compte ce qui se trouve en dehors du marché et identifie les comportements individuels et collectifs qui permettent de résoudre temporairement des contradictions inhérentes au mode de production capitaliste. Pour nous, la société civile peut remplir ce rôle.

La pression des promoteurs sur la municipalité à Puertos del Lago

Une pression de la société civile constructive à Nordelta

La suspension du projet de Colony Park

Une action en amont à Los Cardales et une alliance avec la municipalité

3. Conclusion du chapitre : la force d'une action locale commune entre le muncipio et la société civile

Le tiraillement de la municipalité s'explique par les pressions exercées des par les acteurs privés dans le contexte d'une planification faible et par l'importance des défis environnementaux et sociaux. Nous soutenons l'idée que la résistance à ces pressions doit s'exprimer au niveau local, avec le soutien de la société civile. C'est ce que montre Merlinsky (2013) : à force de revendications populaires et de décisions de justice, la question de l'environnement est mise à l'ordre du jour dans les sphères politiques et médiatiques nationales. De cette manière, il a été possible d'atténuer, dans une certaine mesure et ponctuellement, la faiblesse, ou la passivité, des municipalités contre des grands projets d'urbanisation. Cependant et en dépit d'une forte mobilisation, cela n'a pas permis de paralyser les projets, comme dans le cas de Puertos del Lago. Par conséguent, il est difficile de savoir si l'on assiste à un fait ponctuel ou au contraire à une tendance structurelle marquée par une mobilisation croissante de la société civile. La situation de l'emploi dans le partido, le panorama économique du pays, l'agenda électoral et le respect minimum par les promoteurs des droits des populations locales vulnérables empêchent de tirer des conclusions définitives. Cependant, l'expression locale de la société civile –en particulier quand elle arrive à « orienter » la position des responsables municipaux- est aujourd'hui un enjeu clé pour un développement équilibré du corridor et du delta. A l'heure de penser l'avenir de la métropole, il semble donc indispensable d'intégrer les organisations locales dans les projets de planification. De plus, nous proposons de renforcer le rôle des *municipios*, en leur attribuant plus de ressources et de compétences.

XI. La dimension environnementale : penser la métropole à partir de ses milieux naturels. La double échelle du Paraná

Le corridor se trouve à l'interface de deux espaces naturels, la pampa et le Paraná et son delta ; cette « rencontre exceptionnelle » explique non seulement son développement urbain et industriel, mais aussi sa complexité et sa vulnérabilité. Il n'existe pas d'étude traitant spécifiquement de sa situation environnementale, mais différentes études sont préoccupantes :

- Selon le PET (Ministerio de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios, 2008), les conditions écologiques de la Franja Industrial Paraná-Plata provoquent « un risque d'inondations et de contaminations hydriques par des effluents industriels et domestiques, un risque d'accidents chimiques et une diminution des ressources piscicoles ». De plus, les travaux de Avina sur la Megaciudad (Avina & Instituto de gestion de ciudades, 2011) affirment que les deux agglomérations de Villa Constitución-San Nicolás et Zárate-Campana sont des sites préoccupants en ce qui concerne la pollution environnementale.
- En ce qui concerne la continuité écologique des cours d'eau, Ríos (2005), Pintos & Narodowski (2012), Kofman & Guz Bejar (2014) et Zagare & Manotas Romero (2014) démontrent les risques associés à la construction de barrios cerrados dans le delta du Paraná ou dans ses alentours. A une échelle métropolitaine, près de 25% de la superficie du Gran Buenos Aires se trouve sur des terrains inondables (Pírez & Ríos, 2008).
- Une étude de 2015 (Universidad Nacional de La Plata, 2015) présente pour les partidos bonaerenses un « indice d'agressivité de l'activité agricole » qui reflète l'impact potentiel des produits agrochimiques en croisant les types d'activités avec la technologie employée. Les partidos les plus touchés sont ceux du corridor et du territoire métropolitains.

A plus petite échelle, le delta du Paraná participe du maintien des équilibres écologiques du Río de la Plata et des métropoles de Buenos Aires et Rosario, rôle renforcé par les modifications attendues dans les deltas dans le contexte de réchauffement global (Syvitsky et al., 2009; Meyer & Nijhuis, 2014). De plus, il s'agit d'un territoire qui regroupe des populations socialement très vulnérables. Aussi les défis d'une transition vers un développement équilibré du delta et du territoire métropolitain sont immenses. Mais les freins à une telle transition, que nous avons identifiés (poids des acteurs privés, faiblesse de la planification), peuvent être dépassés, en particulier en considérant le delta del Paraná comme espace métropolitain ouvert.

D'un point de vue administratif, les *partidos* du corridor intègrent une partie importante du delta, avec presque 1500 km². Par exemple, le *partido* de Campana est composé de 377 km² de territoire « continental » et de 578 km² de delta. A Zárate, les chiffres sont de 553 et 649 km². Or, peu de documents de planification prennent en compte cette réalité. Dans ce cadre, le Paraná doit être un élément central pour la planification métropolitaine, en l'inscrivant dans deux perspectives. D'abord le Paraná en tant que delta à une échelle régionale où il apparaît comme un espace ouvert métropolitain, puis en tant que fleuve à une échelle urbaine, où il doit être considéré comme un moyen et non pas comme une barrière dans la planification locale.

1. Echelle régionale et métropolitaine du Paraná : le delta comme espace ouvert

Placer le delta au centre des projections métropolitaines, en tant qu'espace ouvert, est une piste intéressante. Les espaces ouverts assurent trois fonctions principales : sociale, environnementale et économique. C'est pourquoi le delta pourrait améliorer la coopération locale en mettant en pratique une gouvernance entre multiples acteurs, publics et privés, et privilégier cette coopération autour d'un thème concret, sans « charge politique » forte. Et cela permettrait une convergence des intérêts et une fédération des forces locales.

Espaces ouverts dans l'AMBA

Le delta du Paraná: le « poumon métropolitain »

Le delta du Paraná s'étend sur 400 km et sur une superficie de 17 000 km². Il connaît une longue histoire d'usages productif et résidentiel : plus de la moitié de la superficie est transformée par l'activité humaine (Kandus & Malvárez, 2002: 92) : les activités forestières pour les deux tiers de sa superficie, l'élevage 20 % et la culture de fruits le reste. Il compte environ 30 000 habitants, qui présentent des taux de vulnérabilité sociale très élevés.

De plus, le delta est d'une importance primordiale dans le maintien des équilibres écologiques et hydrologiques du Río de la Plata et de la métropole et les modifications induites par le changement climatique renforcent les défis de sa gestion (Fanchette, 2006; Meyer & Nijhuis, 2014). En effet, dans les régions métropolitaines, les zones naturelles, en particulier les deltas, sont directement affectées par le réchauffement climatique planétaire mais sont aussi en position d'apporter des solutions innovantes, car ils constituent des espaces ouverts indispensables à la durabilité des métropoles. Dans le cas du Paraná, à l'échelle régionale, le delta joue le rôle d'interface et de zone de transition entre *el eje fluvial industrial* et la pampa productive, d'un côté, et la Mésopotamie, moins urbanisée, d'un autre. A une échelle plus fine, l'interface se fait entre une rive droite du Paraná comme zone économiquement la plus dynamique du pays et une rive gauche avec une immense zone humide et une densité de population inférieure à 2 hab./km². Son rôle de réserve naturelle est donc clair tout comme son caractère d'espace vulnérable, où les pressions biophysiques sont multiples. Mais il s'agit aussi d'un espace difficile à prendre en compte par la planification.

Un espace insolite et complexe à planifier

La multiplicité des acteurs et des échelles

Une mise en valeur difficile. Le rôle des municipios.

Bilan de la comparaison de la situation entre 2011 et 2015. Seulement des déclarations de bonnes intentions ?

Comment sortir de cette situation ?

Le défi est donc d'intégrer le Paraná et son delta dans la planification métropolitaine ; autrement dit, il s'agit de dépasser les tensions entre sa planification partielle et inefficace, le peu de lisibilité du statut des espaces protégés, le fait que ce soit un espace très convoité pour des fonctions immobilières et touristiques et la présence de populations vulnérables. Deux pistes émergent alors.

La première se base sur le fait que la vision de l'avenir du delta n'est pas partagée par tous les acteurs. De manière schématique, une vision naturaliste s'oppose à une vision pragmatique et les *municipios* qui composent le delta ne se mettent pas d'accord. Par exemple, San Fernando critique fortement l'idée d'insularité et défend la nécessité de construire des ouvrages de connexion entre le continent et les différentes îles et en cela s'oppose au projet présenté par la Province de Buenos Aires. Ces différences de vision et de position s'expliquent par la situation particulière de chaque *partido* à son territoire deltaïque (San Fernando par exemple est très dense et urbanisé dans sa partie continentale alors que sa partie deltaïque est éloignée des processus de métropolisation ; la situation à Tigre ou Campana est différente avec des risques majeurs sur leur partie deltaïque). Nous soutenons donc qu'une coopération profonde et pérenne entre les *municipios* du delta est nécessaire avant toute mesure venant d'un niveau hiérarchique supérieur.

La deuxième piste reprend l'idée que les modes de gouvernance territoriale sont conçus pour des territoires bien délimités (Cattan & Fretigny, 2011; Estèbe, 2015). Comment imaginer alors des instruments de régulation qui s'appliquent à des périmètres mouvants? Estèbe (2015) propose de donner plus d'importance à l'espace qu'à la population. Vanier (2000) défend la même idée en montrant qu'il est nécessaire de trouver d'autres légitimités que celles liées au sol et ainsi inventer d'autres relations entre pouvoir et territoire (exemple du Royaume-Uni et du *duty to cooperate*). En parallèle, il est nécessaire de considérer le Paraná à une plus grande échelle, celle du fleuve qui structure une ville.

2. Echelle locale du Paraná : le fleuve comme « transition »

Toutes les villes importantes du corridor se trouvent au bord du Paraná et, malgré l'existence de projets urbains de requalification des berges de fleuve (San Pedro, Baradero et Zárate), la mise en valeur du fleuve dans ses segments urbains est insuffisante.

Un développement urbain qui doit intégrer le fleuve

<u>Une méconnaissance de la valeur du fleuve par les habitants et un désintérêt des pouvoirs municipaux</u>

Pistes pour une intégration de la ville et du fleuve

3. Conclusion du chapitre : le Paraná ou l'opportunité d'une articulation locale et régionale à travers un objet concret

Le Paraná, comme delta et comme fleuve, est un élément incontournable de l'avenir du territoire métropolitain et représente une grande opportunité pour une gestion métropolitaine soutenable et cohérente à diverses échelles. En premier lieu, la figure du Paraná permet de prendre en compte une échelle qui intègre les deux aires métropolitaines de Buenos Aires et Rosario ainsi que le corridor. En deuxième lieu, dans un contexte où les épisodes climatiques locaux extrêmes se répètent et sont directement liés aux équilibres écologiques du delta, le Paraná joue un rôle central dans la gestion de ces vulnérabilités. En troisième lieu, la « virginité » institutionnelle du delta est un avantage pour agir car les pressions et enjeux politiques (politiciens) y sont moins forts que sur la partie continentale.

XII. La dimension politique : représenter la métropole

Dans la deuxième partie de la thèse, nous avons vu les limites de la « mise en schéma » du territoire métropolitain. L'une des raisons à celles-ci est la difficulté conceptuelle de penser et concevoir ce territoire dans sa globalité et sa complexité. En effet, les métropoles sont par essence des objets difficiles à représenter et à figer dans un dessin : ce qui les définit précisément est leur nature labile qui rend impossible toute représentation cartographique ou paysagère stable. Grumbach (AIGP, 2014) fait remarquer qu'au-delà d'un seuil estimé à dix millions d'habitants, le défi de représentation des métropoles est impossible à surmonter, car elles génèrent des systèmes trop complexes pour être réductibles pour un cerveau humain. Dans le cas du corridor métropolitain, nous avons vu qu'il s'agit d'un territoire à la fois fluvial, naturel, industriel, portuaire et urbain. Aussi il se constitue autour d'éléments à la fois linéaires et continus (fleuve, littoral), ponctuels et diffus, et est donc soumis à différentes logiques de planification. Il est alors difficile d'en privilégier une et d'arriver à une cohérence. Surgissent alors deux risques.

Le premier est de faire abstraction de l'importance d'une représentation partagée de la réalité métropolitaine, car elle conditionne l'action. Ainsi, si l'on n'arrive pas à comprendre et à se figurer la métropole, il est impossible de se mettre d'accord sur la manière et les objectifs pour la changer, ni d'interpréter les enjeux de planification et de gouvernance. En conséquence nous sommes convaincus de la nécessité de construire une représentation de la métropole *bonaerense*, son projet social, économique et environnemental, son identité et son image. Le deuxième risque est de « mal penser » l'espace, dans une vision trop descendante qui ne permette pas d'englober la complexité territoriale. Vanier (2013) indique que l'on tend trop à chercher un nouveau territoire à la métropole, qui de fait est trop complexe, discontinu et multiéchelle pour « entrer » dans un territoire unificateur. De là se pose la question de la bonne échelle d'action.

Le cas de la métropole parisienne, élargie à la vallée de la Seine, est un élément intéressant de comparaison et de prospective, malgré les différences d'organisation territoriale (Paris en amont de la Seine, Buenos Aires en aval du Paraná) et politico-administrative entre les deux métropoles. En termes démographiques, les deux territoires Paris/Seine et Buenos Aires/Paraná sont comparables. Quant à l'activité portuaire, le regroupement des ports du Havre, Rouen et Paris représente le premier complexe français en trafic avec 128 millions de tonnes annuelles ; dans le cas du littoral métropolitain argentin, il était de 119 millions en 2008.

1. La représentation visuelle et mentale

Le Grand Paris et l'AIGP

La métropole depuis ses marges et l'inversion du regard

2. Comment penser la complexité métropolitaine?

L'échelle d'action : entre bottom-up et top-down

Le fleuve comme élément central pour une approche prospective de la métropole

La Seine comme prétexte pour élargir le regard sur la métropole parisienne

Le Paraná : pistes pour l'intégrer dans les réflexions métropolitaines. La métropole fluviale.

Pour avancer dans les réflexions métropolitaines, il convient de créer un sentiment d'appartenance territoriale de l'ensemble des acteurs métropolitains. Aussi le Paraná doit devenir le cadre de référence de la métropole, ainsi que le prétexte pour penser une solidarité entre l'urbanisme intense et diffus et pour faire exister la métropole contemporaine, comme métropole fluviale. Cette figure permet de cristalliser une identité et un destin communs pour les habitants, les responsables politiques et les acteurs privés métropolitains.

3. Conclusion du chapitre : la métropole fluviale ou la représentation métropolitaine à partir du Paraná

L'étude des réflexions et des actions métropolitaines menées à Paris nous permet d'identifier deux points clés pour articuler les dimensions symbolique et politique et ainsi développer la dimension « conçue » de la métropole : la penser depuis ses marges, ce qui passe par la prise en compte du Paraná comme élément central du territoire métropolitain. Nous arrivons alors au modèle de « métropole fluviale » qui se structure autour du Paraná et des acteurs portuaires (figure 5). Il reprend en partie les propositions des *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires* (Provincia de Buenos Aires, 2007) et celles du *Esquema Director año 2000* (1969), avec le renforcement de la linéarité métropolitaine soutenu par le transport public et l'intégration du delta. Mais le modèle propose aussi d'intégrer le corridor à cette vision et lui donne de nouvelles dimensions. D'une part, il prend en compte les principales vulnérabilités (populations socialement vulnérables, principales zones inondables, espaces fragiles écologiquement et convoités pour y développer des *urbanizaciones cerradas* et principales zones de rejet des effluents industriels). D'autre part, face à ces vulnérabilités, le modèle présente six pistes de planification :

- considérer le Paraná comme élément central de la planification métropolitaine,
- ce qui passe par sa mise en valeur ;
- faire coopérer les ports : les décisions futures sur la localisation des activités portuaires métropolitaines seront capitales dans la construction d'un nouveau scénario métropolitain (Rivera & Sonderéguer, 2012) ;
- établir des règles claires pour éviter une agriculture intensive dans le delta ;
- préserver les espaces ouverts métropolitains, ce qui demande de faire évoluer le système actuel des aires protégées, peu clair ;
- développer un transport public de qualité et accessible à toutes les classes sociales pour « consolider » le corridor. Le train apparaît comme le mode le plus approprié et la rénovation des infrastructures et l'amélioration du matériel ferroviaire permettraient de réactiver un réseau efficace et d'irriquer une grande partie des habitants du corridor.

La figure de métropole fluviale permet d'aller à l'encontre de la logique hiérarchique et centralisatrice qui s'est imposée pendant longtemps ; à l'inverse, elle propose un système réticulaire et polycentrique dans lequel les relations interurbaines jouent un rôle décisif. Elle considère la métropole comme un ensemble de territoires environnant le foyer métropolitain et qui offrent des aménités à la population et aux activités dans une logique de complémentarité et d'articulation.

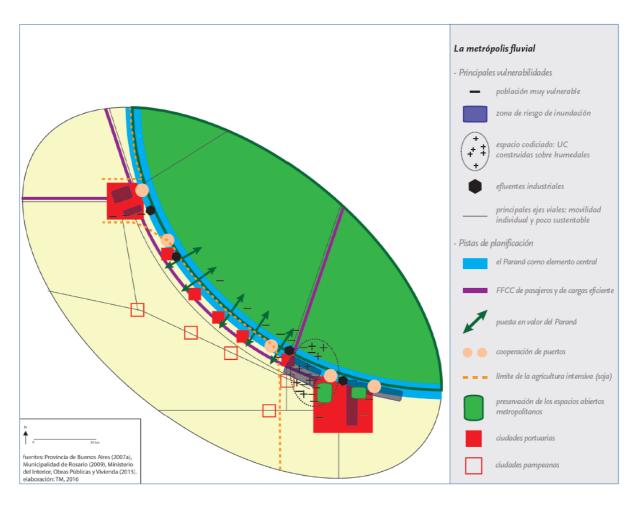


Figure 5 – La figure de la métropole fluviale comme planification d'un espace complexe

Conclusion de la quatrième partie : une action territoriale innovante pour un espace complexe

En Argentine, la création d'une agence territoriale est réclamée par différents hommes politiques et chercheurs et revient régulièrement sur le devant de la scène. Mais pour la première fois depuis le régime d'autonomie de la CABA en 1996, les élections de 2015 ont fait émerger la même force politique au niveau de l'Etat fédéral, de la Province de Buenos Aires et de la CABA avec l'élection de Mauricio Macri, María Eugenia Vidal et Horacio Rodríguez Larreta. Il est possible que cette situation rende plus fluides les relations entre les différents niveaux et accélère le processus institutionnel. Cependant, à notre avis, il s'agit d'un thème complexe qui peut devenir improductif s'il n'est pas pensé avec un ensemble d'acteurs.

Aussi nous préférons imaginer une action publique territoriale à plus petite échelle, plus pragmatique (modèle *software*) et orientée par la gestion environnementale pour prendre en compte les espaces ouverts de la métropole. Dans cette quatrième et dernière partie, nous avons présenté des pistes pour la planification de l'espace complexe en essayant d'articuler les dimensions sociales, environnementales et politiques. De plus, nous considérons que le *municipio* est le niveau politique le plus adapté pour réussir cette gestion innovante, à la condition que ses compétences et ses ressources soient renforcées et les acteurs privés associés.

Trois idées ont été explorées :

- développer une action commune entre le municipio et la société civile, qui jusqu'à présent réussit à réguler le territoire dans quelques cas extrêmes;
- introduire la figure du Paraná dans ses dimensions de delta et de fleuve, dans la planification métropolitaine ;
- travailler sur une identité métropolitaine à partir des marges et du Paraná, autour de la figure de la métropole fluviale.

L'articulation de ces trois dimensions autour du Paraná est complexe et insiste sur l'espace conçu (la représentation) et vécu (les pratiques). Elle permet une approche à la fois urbaine et rurale, locale et globale, paysagiste et politique, et peut mobiliser les différents niveaux de gouvernance, en premier lieu les *municipios* et la société civile. Répétons que nous nous plaçons dans le long terme, dans un futur incertain, mais que cette vision prospective est nécessaire dans un contexte de réchauffement climatique et de remise en question du modèle agricole intensif. Ainsi, la métropole fluviale doit être vue comme un moyen pour une gestion et une planification cohérentes, intelligentes et innovantes.

Considérations finales

La métropolisation ouvre un champ de recherche très large que nous avons abordé dans cette thèse selon une triple approche : spatiale, en identifiant le corridor métropolitain qui unit les deux aires métropolitaines de Buenos Aires et Rosario ; fonctionnelle, à travers l'étude des mobilités et des activités métropolitaines ; institutionnelle, avec le concept de territorialisation et une identification des acteurs en jeu. En outre, l'objectif de cette thèse était double : proposer une lecture des processus métropolitains qui ont structuré le corridor métropolitain et présenter des pistes de planification pour concevoir son avenir. Nous avons donc voulu apporter une lecture inédite des processus métropolitains qui influencent Buenos Aires et Rosario.

Deux observations structuraient le début de cette thèse. En premier lieu, la coexistence d'activités productives anciennes, d'un côté, et de mutations rapides des activités et des usages du sol, de l'autre. En second lieu, pour ce qui relève des caractéristiques socio-économiques, la différence entre les *partidos* du corridor et ceux, mieux étudiés, du nord de l'AMBA. Par conséquent, l'hypothèse principale de ce travail était que des processus métropolitains hybrides engendrent un espace complexe. Plus précisément, trois hypothèses secondaires concevaient l'existence d'un corridor métropolitain, de sa territorialisation incomplète et de sa structuration par des activités industrielles et portuaires. Nous avons pu valider les trois hypothèses, mais avec quelques nuances. Ainsi la métropolisation hybride en œuvre dans le corridor consiste en de multiples logiques, échelles, intensités et temporalités spatiales, fonctionnelles et institutionnelles, qui se combinent.

Cette conclusion présente les résultats obtenus et les principaux apports à la discipline et esquisse quelques pistes de recherche à poursuivre dans le futur.

1. Résultats obtenus

Le corridor métropolitain se caractérise par quatre dimensions qui en font un espace complexe de la métropolisation. La première est sa structuration par des flux routiers intenses et en augmentation depuis quatre décennies, qui ont remplacé les flux de transports publics par le train. La deuxième est la vocation métropolitaine précoce du corridor, datant de la fin du XIXème siècle, à travers sa connexion aux flux mondialisés et aux deux métropoles de Buenos Aires et Rosario. La troisième est que le corridor n'est pas un espace conçu, ce qui empêche sa territorialisation. Enfin, les activités productives mondialisées et leurs acteurs modèlent profondément le corridor.

Dans ce cadre, nous proposons trois recommandations principales à combiner pour créer les conditions d'un développement soutenable de la métropole fluviale :

- Reconnaître le rôle central des acteurs publics locaux (municipios et société civile) dans la régulation territoriale;
- Promouvoir la figure du Paraná comme élément moteur pour la vision et la planification du corridor métropolitain;
- Réaffirmer l'importance du transport public dans la planification métropolitaine, qui doit s'appuyer sur une politique forte de l'Etat fédéral. La réactivation du train conduira à une consolidation fonctionnelle et territoriale du corridor.

L'identification d'un corridor métropolitain

Le corridor métropolitain se distingue au sein d'un vaste territoire métropolitain qui l'englobe ainsi que les deux aires métropolitaines de Buenos Aires et Rosario. Le corridor compte 600 000 habitants et s'organise autour de deux pôles urbains, industrialo-portuaires : Campana-Zárate et San Nicolás-Villa Constitución, chacun comptant environ 200 000 habitants. C'est une lecture des mobilités qui permet d'identifier les quatre unités, de manière beaucoup plus nette qu'une analyse en termes démographiques. En effet, une étude des flux de mobilité quotidienne en voiture et en train révèle non seulement des dynamiques territoriales (l'usage de la voiture est en hausse et celui du train quasi-inexistant dans le corridor, alors que ce dernier est encore important dans l'AMBA), mais aussi des segmentations socio-économiques spécifiques au corridor.

L'absence de territorialisation face à une vocation métropolitaine ancienne

Dans une deuxième partie, nous avons pu mettre en évidence l'absence d'une territorialisation du corridor. Même s'il ne s'agit pas d'un espace « jamais pensé », le corridor est un espace « mal pensé », qui, de plus, est « sous-représenté » politiquement. Aussi, depuis les années 1950, l'image du corridor dérive soit d'une vision technocratique fonctionnelle et centralisatrice, soit d'une vision idéalisée de la mégalopole. Dans les deux cas, ces figures supposent une « assimilation métropolitaine » du corridor qui n'a jamais été questionnée sérieusement, ce qui entraîne des conséquences profondes. En effet, les images de *eje fluvio industrial* et de *megaciudad*, gravées dans l'imaginaire collectif des habitants et des acteurs publics, empêchent une bonne lisibilité et prise en considération du corridor. En conséquence, le corridor apparaît comme « un espace de liberté, où les acteurs privés peuvent projeter leurs intentions et leurs stratégies, leurs désirs et leurs espoirs, suivant des critères variés et pas nécessairement compatibles » (Velut & Falies, 2008 : 218).

Dans le même temps, le corridor fait l'objet d'une métropolisation de trajectoire ancienne et il n'y a pas eu de rupture claire entre un espace moderne et un espace postmoderne, mais plutôt une transition lente. Autrement dit, on observe des logiques d'héritages, sur lesquels s'est construit et se construit le corridor. Une première explication à cela est l'intégration précoce du corridor aux processus de la mondialisation. A la fin du XIXème siècle, la bonne connexion des villes intermédiaires à Buenos Aires et Rosario, l'afflux de capitaux européens qui financent les infrastructures industrielles et ferroviaires, et l'essor des activités portuaires ont activé des dynamiques de globalisation. Aussi nous considérons que les processus de métropolisation se trouvaient « en gestation » dès la formation du corridor. Ensuite, ces processus métropolitains ont connu une certaine continuité, avec quelques parenthèses (années 1930 et fin des années 1970 et 1980), avant une accélération soutenue dans les années 1990, dans un contexte politique et économique néolibéral et avec la création du Mercosur, qui a correspondu à la quasi fermeture du train et à la récupération du Paraná. La crise politique et économique de 2001 n'a marqué ni un point d'inflexion dans la transformation du corridor, ni une « redistribution des cartes » de la gouvernance entre les acteurs, ni enfin de changements majeurs dans les activités.

Un corridor modelé par les activités productives métropolitaines et de grands acteurs globaux

La construction du territoire se fait par « opportunités », c'est-à-dire par des dynamiques externes à la planification régionale et urbaine. Plus précisément, le moteur de la métropolisation dans le corridor sont les industries productives et portuaires. Leurs activités se développent en suivant une

trajectoire d'industrialisation lente et ancienne qui fait coexister des activités fordistes, postfordistes et hybrides. Ainsi les acteurs métropolitains privés qui développent ces activités jouent un rôle décisif dans un contexte de planification publique limitée. Le développement spatial et fonctionnel de ces activités se fait donc selon un jeu multiple de créations, d'extinctions, d'activations, de réactivations et de restructurations d'usines et de ports, qui fait émerger un espace productif multiscalaire et complexe. Plus spécifiquement, quatre activités structurent profondément le corridor métropolitain : les industries sidérurgiques, les industries automobiles, les activités portuaires et le soja, toutes soutenues par l'activité portuaire.

La troisième partie de la thèse confirme ainsi la pertinence, pour le corridor, des réflexions de Halbert (2010) et Veltz (2013, 2015), qui rejettent la tentation simplificatrice d'expliquer la métropolisation par la seule économie tertiaire et de la connaissance. En effet, cette thèse nous permet d'affirmer l'importance dans la métropolisation des industries lourdes, qui couvrent un large spectre d'activités. Trois exemples sont les symboles de ces dynamiques industrielles globalisées à l'œuvre dans le corridor : Tenaris-Siderca, Toyota et Axion. Les deux premières usines emploient plus de 4000 personnes et correspondent à un modèle industriel hybride –avec des dimensions à la fois fordistes et postfordistes- qui articule la production industrielle et les activités de service et qui présente une grande proportion d'exportations et un fonctionnement en réseau. Avec ces caractéristiques, Tenaris, entreprise nationale localisée à Campana depuis 1954, a su évoluer pour devenir une entreprise globale, leader dans son domaine. Toutefois, elle continue à avoir un mode de fonctionnement fordiste, en particulier dans l'influence qu'elle a dans la vie urbaine de Campana. Toyota, leader mondial dans la construction automobile, champ archétypique du fordisme, a installé son usine en 1997 dans le partido de Zárate. Elle exporte plus de 70% de sa production, grâce à la proximité d'infrastructure routières et portuaires. En mars 2016, le Président de la Nation Mauricio Macri a inauguré l'agrandissement de l'usine Toyota à Zárate. Il a alors souligné que cette usine représente « l'investissement le plus important de Toyota [dans le monde] depuis la crise de 2008 avec un montant de plus de 800 millions de dollars ». En outre, la Gouverneur de la Province de Buenos Aires, María Eugenia Vidal, a visité, en juin 2016, les travaux d'agrandissement de la raffinerie d'Axion Energy à Campana, qui consistent en un investissement de 1500 millions de dollars et la création de 3000 emplois, directs ou indirects. Ces deux inaugurations démontrent l'importance du corridor pour l'ensemble de l'économie argentine.

Cependant, il faut souligner que la vitalité de ces grands acteurs industriels, régulièrement mise valeur par le pouvoir politique et médiatique, cache aussi une certaine fragilité. Ainsi, en mars 2016, la compagnie Acindar ArcelorMittal a dû fermer son usine de Villa Constitución pendant dix jours pour faire face à la baisse de la demande de l'industrie automobile et de la construction. Ce n'est pas la première fois que cela arrive (deux cas en 2008 et 2014), mais cela montre bien la vulnérabilité de l'usine, technologiquement moins avancée que Tenaris-Siderca. La même situation concerne l'industrie du grain et des huiles de soja, très dépendante de la demande chinoise. Depuis 2013, on note un point d'inflexion dans l'évolution de cette activité, alors qu'elle n'avait cessé de croître lors de la décennie antérieure. Par exemple, l'usine Cargill à Puerto Gral. San Martín a fermé pendant quatre mois en 2013, du fait de quantités insuffisantes de matière première à moudre et présentant alors une surcapacité de niveau historique. Ces exemples reflètent à la fois le pouvoir et la fragilité des acteurs globaux dans le corridor et donc le risque pour ce territoire d'être soumis uniquement à des intérêts privés, en l'absence de planification ou de mécanismes de régulation.

Le rôle fondamental du Paraná

L'un des principaux facteurs de ces processus métropolitains et industriels est sans aucun doute le Paraná, qui, depuis 25 ans, est redevenu l'axe structurant d'un territoire supranational. C'est aujourd'hui un support logistique efficace pour les productions du corridor ce qui en fait l'espace le mieux articulé à la mondialisation, peut-être plus que l'AMBA ou l'AMR. Dans ce contexte, le centre de gravité du Cône Sud –dans son acception la plus large qui inclut le sud du Brésil et le Paraguay– s'est déplacé vers le Río de la Plata. Témoigne de ce dynamisme du bas Paraná le fait que le Brésil se sente menacé et ait décidé de développer le projet d'un grand axe fluvial pour exporter ses productions par le río Amazonas (projets de ports à Manaos et à Porto Velho).

Mais dans le même temps, comme le montre la quatrième partie, le Paraná est la première « barrière » entre la rive gauche productive et le delta, espace ouvert humide, soumis à des pressions métropolitaines croissantes. En effet, le déploiement de processus métropolitains provoque des défis sociaux et environnementaux aigus (accessibilité par les mobilités, conditions de vie, pollutions, fragmentations paysagères et territoriales, constitution d'une mosaïque d'enclaves le long du Paraná qui empêche le *continuum fluvial*, manque d'urbanité dans les villes...), face auxquels nous proposons des pistes de réflexion et d'action, que nous synthétisons dans la figure de la métropole fluviale. Celle-ci permet de prendre en compte les dimensions naturelles et fonctionnelles du territoire intermédiaire qui est à la fois un corridor d'infrastructures de mobilité, un littoral fluvio-industriel et une interface entre deux milieux naturels (la pampa et le delta). Elle permet aussi d'affirmer le Paraná dans un rôle fondamental pour l'équilibre écologique de la métropole et pour améliorer les conditions de vie de populations les plus vulnérables. La métropole fluviale est donc pertinente pour servir de cadre aux propositions de planification et de cesser de penser le corridor depuis une vision fonctionnaliste et centralisatrice. Les inondations qui ont eu lieu en avril 2016 dans le corridor, rappellent sa fragilité écologique.

2. Contributions à la discipline

A travers cette thèse, nous espérons avoir pu contribuer, même modestement, à la discipline de l'aménagement. En premier lieu, nous avons proposé une lecture interdisciplinaire d'un objet territorial hybride et complexe, qui jusqu'à présent avait été considéré de manière partielle et fonctionnelle. Cette analyse de la structure interne et des relations intenses entre les différents éléments d'une aire métropolitaine a présenté une haute valeur heuristique, se plaçant dans le cadre d'analyse d'Ascher (1995), Soja (2000), Halbert (2010) et Lorrain (2011).

En deuxième lieu, nous avons rappelé l'importance du transport public pour un développement soutenable des périphéries métropolitaines. Même si cet argument est déjà bien intégré dans la culture de la planification de nombreux pays, il est important de le réaffirmer dans le cas argentin, où le transport individuel est en croissance rapide alors qu'il existe très peu d'alternatives à son usage. Sans le rejeter catégoriquement, le transport individuel ne peut être l'unique option de mobilité et doit s'articuler avec une offre de transport public efficace et accessible.

En troisième lieu, nous avons montré l'importance des activités industrielles et portuaires dans les processus de métropolisation. C'est un élément à tenir en compte pour les débats sur les fonctions métropolitaines avancées. Ainsi, cette thèse a confirmé la pertinence d'intégrer notre analyse dans le cadre de celles de Halbert (2010) et Veltz (2013, 2015), qui rejettent la tentation simplificatrice

d'expliquer la métropolisation par la seule économie tertiaire. Dans le corridor, les industries lourdes avec un large spectre d'activités, du traitement des matières premières agricoles ou forestières à l'automobile et à la chimie, sont fondamentales dans les processus de métropolisation.

Enfin, en ce qui concerne la méthodologie, nous avons développé des instruments propres, qui pourraient être utilisés dans d'autres territoires peu explorés par la recherche. Nous avions souligné le fait que le territoire intermédiaire est un espace auquel les catégories statistiques « classiques » des recensements de population s'appliquent mal. De plus, l'absence d'un recensement économique récent était une difficulté pour vérifier nos hypothèses. Dans ce cadre, la production de données, de cartes et de schémas ainsi que le développement d'un SIG ont été fondamentaux dans cette thèse. Ils se sont appuyés, avant tout, sur une connaissance approfondie du territoire, sur un travail photographique de longue durée et sur la recherche de documents institutionnels, historiques et cartographiques de sources primaires et secondaires très diverses. A notre sens, cette élaboration, « artisanale » sous certains aspects, a apporté des résultats concluants.

3. Limites de la thèse et pistes de futures recherches

Nous proposons ici trois pistes à privilégier dans des recherches futures sur le corridor métropolitain. La première propose d'approfondir les résultats quant aux activités industrielles, la deuxième d'intégrer une analyse des dynamiques immobilières qui opèrent dans le corridor, la troisième d'ouvrir la recherche à l'étude des acteurs individuels.

Approfondissement de l'analyse sur les activités économiques

Un premier travail sera d'approfondir les résultats de la troisième partie, c'est-à-dire le dynamisme économique du corridor et la vitalité des grandes industries lourdes. Cela ne pourra se faire qu'à partir du prochain recensement industriel, les derniers résultats datant d'il y a plus de dix ans désormais. Il pourrait également être utile de produire des monographies sur les pôles urbains-industriels du corridor, en particulier San Nicolás, Ramallo et Baradero, moins étudiés que Campana et Zárate, tout comme sur le fonctionnement des entreprises les plus importantes du corridor, en menant des entretiens auprès des directions des ressources humaines, employés, ouvriers et syndicats⁸ pour mieux comprendre leurs relations avec le tissu local et métropolitain.

Intégration des dynamiques immobilières et des logiques financières

La deuxième piste est la dimension immobilière avec l'objectif de développer une base de données de prix des terres rurales et urbaines, en nous basant sur les travaux de Baer (2012), qui pourrait révéler des dynamiques métropolitaines significatives. Par exemple, si l'on sait que les *partidos* de Campana y Zárate dépassent la limite légale de 15% de possession des terres par des personnes physiques ou juridiques (Sistema argentino de información jurídica, 2015), les tenants et aboutissants d'une telle situation sont peu connus. Un tel travail permettrait aussi d'identifier les principaux acteurs immobiliers, parmi lesquels les acteurs portuaires ne sont pas les seuls. Bien que nous ayons obtenu quelques données de prix et de flux de transactions immobilières au long du

⁸ Malgré nos tentatives répétées pour rencontrer des responsables syndicaux (en particulier, la Unión Obrera Metalúrgica de Campana), aucun entretien n'a pu être mené avec ceux-ci.

travail de thèse, le temps et les ressources nous ont manqué pour les compléter et les exploiter. Les travaux de Cattaneo Pineda (2012), qui se penchent sur le cas de la région métropolitaine de Santiago du Chili, nous paraissent adéquats pour une telle étude : ils montrent que les logiques financières se sont immiscées dans le jeu des propriétaires fonciers, des autorités publiques et des promoteurs, génèrant des dynamiques métropolitaines inédites.

Elargissement de la recherche aux acteurs individuels

Une troisième piste concerne les acteurs. Dans cette thèse, nous nous sommes concentrés sur les acteurs collectifs, en premier lieu sur les entreprises, les institutions et la société civile. Il nous parait important d'ouvrir un chemin vers la géographie sociale pour intégrer dans nos analyses les acteurs individuels à une échelle micro. Cette approche permettrait de travailler deux thèmes.

Un premier thème se réfère aux « pratiques métropolitaines » des habitants du corridor. Son étude s'appuierait sur des entretiens individuels pour connaître les mobilités quotidiennes, les lieux de résidence et l'imaginaire de ceux-ci pour identifier l'existence d'une d'une « appartenance » métropolitaine. Pour Di Méo (2010 : 33), « aux approches privilégiant le texte, le plan, la carte, la photographie, tous prétendument objectifs, doivent s'ajouter celles des vécus de sujets innombrables, exprimés à partir de leurs sens, de leurs pratiques et des langages qui les traduisent. Ces dimensions novatrices du vocabulaire et du récit, du ressenti de la métropolité, participent des nouvelles représentations métropolitaines ». Et avec lui (2010 : 28), faire le pari que « les identités métropolitaines [ne] continueront [pas] à se définir exclusivement à partir des signes historiques et culturels accumulés dans le centre de leurs villes anciennes », mais dans les périphéries.

Un second thème renvoie à la question interdisciplinaire de la vulnérabilité environnementale et sociale dans le corridor. Les travaux de Gueymard (2009, 2016) sont inspirants, car ils étudient les différentes « inégalités environnementales », grâce à des entretiens d'habitants métropolitains, et tentent de restituer la dimension subjective des relations des individus à l'environnement constitue la problématique centrale de ses travaux. Il nous semble intéressant d'exporter cette méthode au contexte du corridor et du delta.

Quelles que soient les recherches futures privilégiées, nous espérons, depuis un champ disciplinaire que nous avons essayé de rendre pluriel dans ses instruments et ses approches, avoir pu apporter des réflexions qui contribuent à un développement équilibré du corridor métropolitain. Et ainsi faire mentir les prédictions de « route infernale » de Mumford (1938) pour tendre vers celles, plus optimistes, de Gottmann (1961) vers la « promesse métropolitaine », celle d'offrir plus de ressources et d'opportunités aux habitants et aux territoires de la métropole.

1. Bibliographie générale

AIGP. (2014). Systèmes métropolitains du Grand Paris. In Coloquio, 29 de enero 2014. Paris.

Artopoulos, A. (2003). *Trabajo de Investigación: nueva economía en Argentina. El caso de una empresa red: Tenaris.* Informe final de investigación del Seminario Interdisciplinario de la Sociedad de la Información y del Conocimiento dirigido por Manuel Castells, Universitat Oberta de Catalunya.

Artopoulos, A. (2006). *Caso Tenaris: una corporación global desde el sur. Documento de trabajo.* Universidad de San Andrés, Departamento de Administración.

Artopoulos, A. (2009). Sociedad del conocimiento en la Argentina: el caso de una empresa-red, Tenaris. *REDES Revista de Estudios Sociales de La Ciencia*, *15*(29), 241–276.

Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'Avenir des villes.* Paris: Odile Jacob.

Avina, & Instituto de gestion de ciudades. (2011). Agenda Megaciudad, Tramo I: Región metropolitana de Buenos Aires, Tramo II: Corredor de ciudades intermedias, Tramo III: Área Metropolitana Rosario.

Baer, L. (2012). Mercado de suelo y producción de vivienda en Buenos Aires y su área metropolitana. *Revista Iberoamericana de Urbanismo, 8,* 43–58.

Barenboim, C. (2011). Generación de alternativas para la producción de tierra urbana en el distrito de Campana, Buenos Aires, Argentina. *Revista Arquisur*, 1, 20–31.

Barletta, F., Kataishi, R., & Yoguel, G. (2013). La trama automotriz argentina: dinámica reciente, capacidades tecnológicas y conducta innovativa. In G. Stumpo & D. Rivas (Eds.), *La industria argentina frente a los nuevos desafíos y oportunidades del siglo XXI*. CEPAL.

Bettatis, C. (2009). Urbanización de asentamientos informales en la provincia de Buenos Aires. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 15(2), 89–108.

Bird, J. (1963). *The major seaports of United Kingdom*. Londres: Hutchinson.

Blanco, J. (1996). Área Metropolitana de Buenos Aires: transformaciones territoriales en el marco de la globalización. *EURE*, 67.

Blanco, J. (1999). Transporte y espacio urbano en Buenos Aires: reestructuración de la red de autopistas metropolitanas y cambios en la organización espacial. In *Primer encuentro Internacional Humboldt*. Buenos Aires.

Blanco, J., Bosoer, L., & Apaolaza, R. (2014). Movilidad, apropiación y uso del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. *Scripta Nova, 18*(493).

Blanco, J., & Garay Santaló, P. (2010). Autopistas y metropolización en Buenos Aires: articulaciones y tensiones en torno a la Autovía 6. In *8º Bienal del Coloquio de Transformaciones Territoriales. Territorio y territorialidades en movimiento.* Buenos Aires.

Borthagaray, J.-M. (2002). *El Río de la Plata como territorio.* Buenos Aires: Infinito.

Bourdin, A. (2014). Métapolis revisitée. La Tour d'Aigues: L'Aube.

Bozzano, H. (1999). Les territoires de la restructuration industrielle dans la région metropolitaine de Buenos Aires. Tesis de doctorado - Université Paris 3.

Brocard, M., & Lecoquierre, B. (1995). Le chorotype de l'estuaire européen. Mappemonde, 3.

Brunet, R., Ferras, R., & Théry, H. (2005). *Les mots de la géographie : Dictionnaire critique.* Paris: La documentation française.

Burgel, G., & Sonderéquer, P. (2009). Paris – Buenos Aires : aller-retour. Villes en parallèle, 42/43.

Carballo, C. (2000). Las nuevas urbanizaciones y la gestión del territorio en el sur del partido de Campana. *Mundo Urbano, 3*.

Carballo, C. (2004). *Crecimiento y Desigualdad Urbana. Implicancias ambientales y territoriales. Campana, 1950-2000.* Buenos Aires: Dunken.

Carballo, C. (2005). Transformaciones urbanas y segregación: aportes para el análisis ambiental de Campana 1950-2000. *Revista Theomai*, (número especial).

Carriquiriborde, H. (2012). Industrie, ports et transformations territoriales dans la région métropolitaine de Buenos Aires: Zárate et Campana, continuités et nouvelles dynamiques. In L. Tellier & C. Vainer (Eds.), *Métropoles des Amériques en mutation.* (pp. 78–101). Québec: Presses de l'Université du Québec.

Castells, M., & Borja, J. (1997). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información.* Madrid: Taurus.

Castro, C. (2014). La gerencia como actividad emprendedora: la internacionalización de la empresa argentina Siderca (1960-1996). *Apuntes*, *41*(75), 109–140.

Cattan, N., & Fretigny, J.-B. (2011). Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux : état des lieux et problématiques. *Territoires*, *2040*(3), 60–77.

Cattaneo Pineda, R. (2012). La fabrique de la ville : promoteurs immobiliers et financiarisation de la filière du logment à Santiago du Chili. Tesis de doctorado - Université Paris 8.

CERTU. (2014). *Le processus de métropolisation et l'urbain de demain.* Paris.

Chiozza, E. (1978). *El país de los argentinos: las pampas, volumen 3.* Buenos Aires: Centro Editor de America Latina.

Chiozza, E. (1981). *Átlas económico de la República Argentina*. Centro Editor de America Latina.

Ciccolella, P. (1999). Globalización y dualización en la Región metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *EURE*, *25*(76), 5–27.

Ciccolella, P. (2003). La Metrópolis Postsocial: Buenos Aires, ciudad-rehén de la economía global. En El desafío de las Áreas Metropolitanas en un mundo globalizado. In *Actas del Seminario Internacional, una mirada a Europa y América Latina, junio 2002.* Institut Catalá de Cooperació Iberoamericana, Barcelona.

Ciccolella, P., Mignaqui, I., & Szajnberg, D. (2006). Metropolis in transition: Buenos Aires between economic growth and social disintegration. In *42nd ISoCaRP Congress*.

Claval, P. (2001). Épistémologie de la géographie. Paris: Nathan.

Coulais, J.-F. (2014). Représentations métropolitaines : une nécessaire inversion du regard.

Cravino, M. C., del Río, J., & Duarte, J. (2008). *Magnitud y crecimiento de las villas y asentamientos en el Área Metropolitana de Buenos Aires en los últimos 25 años.* Encuentro de la red Ulacav.

Daus, F. (1973). El frente fluvial de la Pampa Ondulada. In *GAEA Serie Especial N°1* (pp. 119–138). Buenos Aires: Sociedad Argentina de Estudios Geográficos.

Daus, F., & Yeannes, A. (1988). La macrorregión pampeana agroganadera con industrias urbanas y portuarias en la Argentina. In J. Roccatagliata (Ed.), *La Argentine. Geografía general y los marcos regionales.* (pp. 469–514). Planeta.

de Mattos, C. A. (2002). Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿Impactos de la globalización? *EURE*, *28*(85).

Dear, M. (2000). *The postmodern urban condition*. Oxford: Blackwell.

Dear, M. (2002). The Resistible Rise of the L.A. School. In M. Dear (Ed.), *From Chicago to L.A.: Making Sense of Urban Theory* (pp. 3–16). Sage.

Denis, P. (1920). La République Argentine. La mise en valeur du pays. Paris: Armand Colin.

Denis, P.-Y. (1967). La structure urbaine en république argentine: le cas de Buenos Aires. *Cahiers de Géographie du Québec, 11*(22), 43–53.

Di Méo, G. (2006). Les territoires de l'action. Bulletin de la Société Géographique de Liège, 48, 7–17.

Di Méo, G. (2010). La métropolisation. Une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques. *L'Information géographique*, 74(3), 23–38.

Domínguez Roca, L. (2005). Planes urbanos y transporte en la ciudad de Buenos Aires. *Scripta Nova, 9*(194).

Donato, V. (2007). Políticas públicas y localización industrial en Argentina. *Observatorio Iberoamericano del Desarrollo Local y la Economía Social, 1,* 351–385.

Doxiadis, C. (1968). *Ekistics: An Introduction to the Science of Human Settlements*. New York: Oxford University Press.

Ducruet, C. (2005). Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires: du local au mondial. *Mappemonde, 77.*

Ducruet, C. (2008). Typologie mondiale des relations ville-port. Cybergeo, 417.

El País (2008, 26 de abril). Rosario coquetea con el Paraná.

El País (2014, 22 de marzo). Rosario, ciudad de búnkeres y soldaditos.

El País (2015a, 4 de enero). Techint, una 'multilatina' de acero.

El País (2015b, 16 de octubre). Aquí tod el mundo tiene miedo, el narco manda.

Estèbe, P. (2015). L'égalité des territoires. Une passion française. Paris: PUF.

Faliès, C. (2013). Espaces ouverts et métropolisation entre Santiago du Chili et Valparaíso: produire, vivre et aménager les périphéries. Tesis de doctorado - Université Paris 1.

Fanchette, S. (2006). De l'importance des liens géographie physique/géographie humaine pour comprendre les risques de submersion des deltas surpeuplés. *Hérodote, 2*(121), 6–18.

Fénelon, P. (1963). Mégalopolis de Jean Gottmann. *Annales de Géographie*, 390(72), 237–240.

Fernández, L. (2008). *EcourBAnismo. Aplicación para urbanismo sustentable en un contexto pampeano, metropolitano y rioplatense de la provincia de Buenos Aires.* Master en Desarrollo Urbano y Territorial de la Universidad Politécnica de Cataluña.

Fernández, L. (2011). Censo 2010. Somos 14 819 137 habitantes en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Forget, M. (2011). *Le Parana argentin, un fleuve du nouveau monde.* Tesis de doctorado - Université Lyon 2.

Foulquier, E. (2001). *L'Uruguay et son insertion régionale: le rôle des ports dans la structuration des territoires.* Tesis de doctorado - Université de Nantes.

Freyssenet, M. (1998). L'usine Toyota de Zárate. Une adaptation locale de l'usine de Tahara n°1. *La Lettre du GERPISA*, *119*(1-1998), 15–18.

Gaignard, R. (1979). L'Argentine. Paris: Gallimard.

García Canclini, N. (1989). *Culturas híbridas: Estrategias para entrar y salir de la modernidad.* México: Grijalbo.

Gehl, J. (2013). Pour des villes à échelle humaine. Paris: Ecosociété.

Geisse, G., & Coraggio, J. (1970). Áreas metropolitanas y desarrollo nacional. *EURE*, 1(1).

George, P. (1968). Problèmes urbains de la République argentine. *Annales de Géographie*, 421, 257–277.

Ghorra-Gobin, C. (2010). De la métropolisation: un nouveau paradigme? *Quaderni*, 73, 25–33.

Ghorra-Gobin, C. (2015). La métropolisation en question. Paris: PUF.

Ghorra-Gobin, C. (2016). La MGP : le point de vue des urbanistes américains. *Tous urbains, 13,* 51–54.

Ghorra-Gobin, C., & Velut, S. (2006). Les rapports public-privé, enjeu de la régulation des territoires locaux. *Géocarrefour*, 81(2).

Girola, M. F. (2007). El surgimiento de la megaurbanización Nordelta en la Región Metropolitana de Buenos Aires: consideraciones en torno a las nociones de ciudad-fragmento y comunidad purificada. *Estudios Demográficos y Urbanos, 22*(2), 363–397

Gottmann, J. (1957). Megalopolis or the urbanization of the Northeastern seaboard. *Economic geography*, 33(3), 189–200.

Gottmann, J. (1961). *Megalopolis, The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States.* New York: The twentieth Century fund.

Grumbach, A. (2009). *Seine Métropole - Paris Rouen Le Havre*. Consultation internationale de recherche et développement sur le Grand Pari de l'Agglomération Parisienne.

Gueymard, S. (2016). Santé-environnement: identifier des zones multi-exposées. *Note rapide de l'IAU, 713*.

Gueymard, S. (2009). *Inégalités environnementales en région Ile-de-France: répartition socio-spatiale des ressources, des handicaps et satisfaction environnementale des habitants.* Tesis de doctorado - Université Paris Est.

Guibert, M., & Velut, S. (1998). Retour au rivage: le littoral argentin dans les années 1990. In A. Musset (Ed.), *Les Littoraux latino-américains. Terres à découvrir* (pp. 99–113). Paris: IHEAL.

Guieysse, J.-A., & Rebour, T. (2014). Crise, métropolisation et aménagement. *Cybergeo*.

Gumuchian, H., Grasset, E., Lajarge, R., & Roux, E. (2003). *Les acteurs, ces oubliés du territoire.* Paris: Anthropos.

Gumuchian, H., & Pecqueur, B. (2007). *La ressource territoriale*. Paris: Economica.

Gutiérrez, A., & Rearte, J. (2006). Segregación y accessibilidad a servicios públicos de transporte en la Ciudad de Buenos Aires. In A. Brasileiro & P. Marques da Silva (Eds.), *Panorama nacional da pesquisa em transportes 2006* (pp. 829–840). Río de Janeiro: ANPET.

Gutiérrez, A., & Rearte, J. (2012). Presentación: Dossier Transporte y Movilidades en ciudades intermedias de Argentina. *Revista Transporte y Territorio, Universidad de Buenos Aires, 7.*

Halbert, L. (2010). L'avantage métropolitain. Paris: PUF.

Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *EURE*, *28*(85), 11–19.

Janoschka, M. (2003). Nordelta - ciudad cerrada. El análisis de un nuevo estilo de vida en el Gran Buenos Aires. In *V Coloquio Internacional de Geocrítica. Barcelona, 27 a 30 de Mayo de 2003.*

Kandus, P., & Malvárez, A. (2002). Las islas del bajo delta del Paraná. In J.-M. Borthagaray (Ed.), El Río de la Plata como territorio. (pp. 76–98). Buenos Aires: Infinito.

Katz, B., & Bradley, J. (2014). *The Metropolitan Revolution: How Cities and Metros Are Fixing Our Broken Politics and Fragile Economy.* Washington DC: Brookings Institution.

Kessler, G. (2015). *Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 6: El Gran Buenos Aires.* Buenos Aires: Edhasa.

Kofman, G., & Guz Bejar, V. (2014). Territorio urbano y desigualdad en tiempos de desastres medioambientales: El caso de las inundaciones en abril de 2013. In VI *Foro Sur Sur "La cuestión urbana, territorio y medio ambiente"*, Universidad Nacional de la Patagonia Austral.

Kohon, J. (2011). *Más y mejores trenes: Cambiando la matriz de transporte en América Latina y el Caribe.* Washington DC: BID.

Kollmann de Curutchet, M. (1981). Buenos Aires y su sistema urbano. In Átlas de Buenos Aires, tomo I, capítulo 2, sección 4B. Buenos Aires.

Koolhas, R. (1978). *Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan*. Oxford University Press.

Kralich, S. (1995). Una opción de delimitación metropolitana de los bordes de la red de transporte urbano. El caso de Buenos Aires. In *Seminario internacional La gestión del territorio, CEI/IDEHAB, Quilmes.*

Kralich, S. (1998). El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires. *EURE*, *24*(71), 37–56.

Kullock, D. (2012). ¿Hacia un nuevo paradigma de planificación? Gestión urbana. Buenos Aires: Seminario de doctorado FADU-UBA.

Lajarge R. (2000). Patrimoine et légitimité des territoires. De la construction d'un autre espace et d'un autre temps commun. In F. Gerbeaux (Ed.), *Utopies pour le territoire : cohérence ou complexité ?* (pp. 79-100). La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube.

Lascano, M., & Durango-Cohen, P. (2012). The transportation systems of Buenos Aires, Chicago and São Paulo: City centers, infrastructure and policy analysis. *Transportation Research Part A*, 102–122.

Le Monde. (2007, 30 de agosto). Les miracles de Rosario.

Lefebvre, H. (1974). La production de l'espace. Paris: Anthropos.

Leroy, S. (2000). Sémantiques de la métropolisation. *Espace Géographique*, 29(1), 78–86.

Leveau, C. (2009). Testeando el fenómeno de contraurbanización para el caso argentino, 1960-2001. In *X Jornadas Argentinas de Estudios de Población. Asociación de Estudios de Población de la Argentina,* San Fernando del Valle de Catamarca.

Lévy, J. (2000). Territoire. In S. Wachter, A. Bourdin, J. Padioleau, J. Offner, & J. Theis (Eds.), *Repenser le territoire : un dictionnaire critique.* La Tour d'Aygues.

Lévy, J. (2010). Penser aux/les limites de nos limites. *SociologieS*, (Dossier Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques).

Lévy, J., & Lussault, M. (2013). Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. Paris: Belin.

Lorrain, D. (2011). *Métropoles XXL en pays émergents*. Paris: Presses de Sciences Po.

Losano, G. (2008). Factores territoriales competitivos. El caso de la industria en la Región Metropolitana de Buenos Aires. In *V Seminario Ordenamiento Territorial. Ordenamiento territorial y desarrollo local.*

Losano, G. (2011). La industria en la Región Metropolitana de Buenos Aires: los factores generadores de ventajas locacionales. In H. Adriani, M. Papalardo, P. Pintos, & M. Suárez (Eds.), *Actores, estrategias y territorio. El Gran La Plata: de la crisis de la convertibilidad al crecimiento económico.* (pp. 107–172). UNPL.

Martin, J.-Y. (2006). Une géographie critique de l'espace du quotidien. L'actualité mondialisée de la pensée spatiale d'Henri Lefebvre. *Articulo Journal of Urban Research*, (2).

Massin, T. (2008). L'intégration et la mise en valeur du secteur du Delta du Paraná dans le Plan d'urbanisme de la ville de Campana. Tesis de maestría - Institut d'Etudes Politiques de Paris.

Massin, T. (2010). *Deltas y metropolización*, (Poster presentado en el Simposio Científico Académico Delta del Paraná. San Fernando, Argentina. 4 y 5 de octubre de 2010).

Massin, T. (2013). Deltas y metropolización. In F. Kalesnik, R. Vicari, & L. Iribarren (Eds.), *Delta del Paraná: Historia, presente y futuro.* (pp. 47–51). Buenos Aires: UNESCO.

Massin, T. (2014a). Dynamiques portuaires du littoral métropolitain du Paraná (Argentine) depuis 1990. In *Congreso Devport*. Université du Havre.

Massin, T. (2014b). Les villes portuaires de Campana et Zárate dans les processus de métropolisation de Buenos Aires (Argentine). *Urbanités, 4*.

Massin, T. (2015a). Dinámicas portuarias del litoral metropolitano del Paraná desde 1990. *Revista Transporte y Territorio, Universidad de Buenos Aires, 12*.

Massin, T. (2015b). Dynamiques portuaires du littoral métropolitain du Paraná (Argentine) depuis 1990. *Géotransports, 4*.

Massin, T. (2016a). Un espacio productivo metropolitano: el caso del territorio intermedio entre Buenos Aires – Rosario (Argentina). *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía. Vol. 25-2-2016.*

Massin, T. (2016b). Système ferroviaire de voyageurs dans le territoire métropolitain de Buenos Aires depuis 1950. *Mappemonde*, (por ser publicado).

Massin, T., & Natale, D. (2012). El bajo Delta del Paraná en el territorio metropolitano de Buenos Aires: desafíos y complejidad de su gestión. Poster presentado en el Primer congreso latinoamericano de ecología urbana, Desafíos y escenarios de desarrollo para las ciudades latinoamericanas, 12 y 13 de junio de 2012.

Merlinsky, G. (2013). Cartografías del conflicto ambiental en Argentina. Buenos Aires: Fundación CICCUS.

Meyer, H., & Nijhuis, S. (2014). *Urbanized deltas in transition*. Amsterdam: Techne Press.

Mignaqui, I. (2012). Planes y proyectos territoriales. Escenarios de la metrópolis planificada. *Revista Iberoamericana de Urbanismo.*, 8.

Moine, A. (2006). Le territoire comme un système complexe: un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie. *L'Espace Géographique*, *2*(35), 115–132.

Monié, F., & Vasconcelos, F. (2012). Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. *Confins*, 15.

Monnet, J. (2001). Mexique, Amérique latine et Amériques face à la métropolisation et à la mondialisation. *Historiens et Géographes*, 369–378.

Muller, A. (2007). De trenes y pueblos "fantasma": acerca del impacto de la reducción del servicio ferroviario en la Argentina. *Desarrollo Económico*, 184, 597–612.

Mumford, L. (1938). *The Culture of City.* New York: Harcourt, Brace and Company.

Mumford, L. (1961). *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects.* New York: Harcourt, Brace and Company.

Oatley, N. (2001). L'apparition de l'Edge (of) City: quels mots pour les « nouveaux » espaces urbains? In H. Rivière d'Arc (Ed.), *Nommer les nouveaux territoires urbains*. Paris: Éditions de la Maison des sciences de l'homme, Éditions Unesco.

Orfeuil, J. P. (2004). *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir.* Paris: Editions de l'Aube.

Orfeuil, J.-P. (2010). La mobilité, nouvelle question sociale?

Ortiz, R. (1943). Valor económico de los puertos argentinos. Buenos Aires: Losada.

Pelenc, J. (2014). Développement humain responsable et aménagement du territoire. Réflexions à partir de deux réserves de biosphère périurbaines en France et au Chili. Tesis de doctorado - Université Paris 3.

Pintos, P. (2012). Las opacidades del urbanismo privado y el rol del Estado. Elementos para la reflexión en la producción de megaurbanizaciones cerradas en la cuenca baja del río Lujan. In XV Encuentro de Latinoamericanistas Españoles. Madrid.

Pintos, P., & Narodowski, P. (2012). *La privatopía sacrílega. Efectos del urbanismo privado en los humedales de la cuenca baja del río Luján.* Buenos Aires: Imago Mundi.

Pírez, P. (2006). La privatización de la expansión metropolitana en Buenos Aires Journal. *Economía, Sociedad y Territorio, VI*(21).

Pírez, P., & Ríos, D. (2008). Urbanizaciones cerradas en áreas inundables del municipio de Tigre: ¿producción de espacio urbano de alta calidad ambiental? *EURE*, *34*(101), 99–119.

Prévôt-Schapira, M. F. (1997). *Territoires, pouvoirs et sociétés en Amérique Latine.* Mémoire HDR - Université de Tours.

Prévôt-Schapira, M. F. (2001). Buenos Aires, métropolisation et nouvel ordre politique. *Hérodote,* 101, 122–152.

Prévôt-Schapira, M. F. (2002). Buenos Aires en los años 90: metropolización y desigualdades. *EURE*, *28*(85), 31–50.

Prévôt-Schapira, M. F., & Velut, S. (2015). Sistema urbano y metropolización. *OSDE*, (por ser publicado).

Randle, P. (1994). Breve historia del urbanismo. Buenos Aires: Claridad.

Raposo, I. (2009). Reestructuración ferroviaria en Argentina y cambios en el territorio. Una verificación en la Región Metropolitana Rosario. *Revista Transporte y Territorio, Universidad de Buenos Aires, 1,* 25–26.

Reboratti, C. (2010). Un mar de soja: la nueva agricultura en Argentina y sus consecuencias. *Revista de Geografía Norte Grande, 45*, 63–76.

Ríos, D. (2005). Planificación urbana privada y desastres de inundación: las urbanizaciones cerradas polderizadas en el municipio de Tigre, Buenos Aires. *Economía, Sociedad y Territorio, 17.*

Rivera, P. & Sonderéguer, P. (2012). Oportunidad y conflicto en la renovacion ciudad-puerto: el caso de Buenos Aires. *Universidad Nacional de Lanús - Revista del departamento de desarrollo productivo y tecnológico, 1*.

Riwilis, V. (2010). Chronique d'une ségrégation annoncée. Le cas de Nordelta, une ville privée dans la municipalité de Tigre, Buenos Aires. Tesis de doctorado - Université du Québec.

Roccatagliata, J. (1987). Los ferrocarriles en la Argentina: un enfoque geográfico. Buenos Aires: EUDEBA.

Roitman, S., & Nicholas, A. (2011). From country club to edge city? Gated residential communities and the transformation of Pilar, Argentina. In N. A. Phelps & Fulong Wu (Eds.), *International perspectives on suburbanization: a post-suburban world?* (pp. 122-139). New York: Palgrave Macmillan.

Rougier, M., & Pampin, G. (2015). Orígenes y esplendor de la industria en el Gran Buenos Aires. In G. Kessler (Ed.), *Historia de la provincia de Buenos Aires. Tomo 6: El Gran Buenos Aires.* (pp. 195–224). Edhasa.

Salcedo, R., & Dear, M. (2012). La escuela de Los Ángeles y las metrópolis sudamericanas. *Bifurcaciones, 11*.

San Cristóbal, D. (2009). (Re)configuración urbana-regional y transformaciones en las condiciones de circulación en el corredor Pilar-Pergamino, Buenos Aires. In *Presentación en el XII Encuentro de Geógrafos de América Latina, Montevideo, abril 2009.*

Sanguinetti, J. S. (2007). *Vulnerabilidad social: un estudio desde el municipio de Pilar.* Tesis de maestría - FLACSO, Buenos Aires.

Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo.* Princeton: Princeton University Press.

Sassone, S. (1992). Subsistemas urbanos policéntricos en los sistemas nacionales de ciudades. Un caso en la Argentina. *Revista Geográfica, 116,* 85–111.

Sassone, S. (1998). Reestructuración territorial y ciudades intermedias en Argentina. *Revista de La Universidad del Salvador, 34*, 15–30.

Schneier-Madanes, G. (1978). Impacto de la industria en la organización del espacio: la siderurgia en la Argentina. *Summa, Revista de Arquitectura, 127,* 63–73.

Schneier-Madanes, G. (1979). Les entreprises industrielles et la formation de l'espace urbain: le cas de la sidérurgie argentine. Travaux et documents de géographie tropicale, CEGET-CNRS.

Schubarth, C. (2007). Qui et quoi est diffus, dans la ville diffuse? Nommer l'étalement urbain contemporain. *GEA*, *22*.

Scott, A., Agnew, J., Soja, E., & Storper, M. (2001) Global city regions. In A. Scott (Ed.), *Global city-regions: trends, theory, policy.* (pp. 11–31). Oxford: Oxford University Press.

Sistema argentino de información jurídica. (2015). *Registro Nacional de Tierras Rurales. Una política registral para la soberanía territorial.* Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación.

Soja, E. (1996a). Six Discourses on the Postmetropolis. Artículo adaptado de una comunicación presentada en la reunión anual de la Asociación Sociológica Británica, Leicester, 12 de abril 1995.

Soja, E. (1996b). *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places.* Cambridge: Basil Blackwell.

Soja, E. (2000). Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions. Oxford: Basil Blackwell.

Souchaud, S. (2016). La transition métropolitaine en Amérique latine. Une approche démographique et géographique. Paris: Presentación en el seminario: Transition métropolitaine et mobilisations citadines: un regard sur les Amériques, Institut des Amériques, Paris, 26 enero 2016.

Souchaud, S., & Prévôt-Schapira, M.-F. (2013). Transitions métropolitaines en Amérique latine : densification, verticalisation, étalement. *Problèmes d'Amérique Latine*, *3*(90), 5–16.

Syvitsky, J., Kettner, A., Overeem, I., Hutton, E., Hannon, M., Brakenridge, R., Nicholls, R. (2009). Sinking deltas due to human activities. *Nature Geoscience*, *2*, 681–686.

Taylor, P. (1997). Hierarchical tendencies amongst world cities: a global research proposal. *Cities*, 14(6), 323–332.

Thiard, P. (2003). Le Bassin parisien, un espace fonctionnel reconnu mais instrumentalisé par les politiques d'aménagement du territoire. In A. Bleton-Ruguet, N. Commerçon, & P. Gonod (Eds.), *Territoires institutionnels, territoires fonctionnels.* (pp. 103–112). Institut de recherche du Val Mâconnais.

Thuillier, G. (2005a). El impacto socio-espacial de las urbanizaciones cerradas: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires. *EURE*, *31*(93), 5–20.

Thuillier, G. (2005b). Gated communities in the metropolitan area of Buenos Aires, Argentina. A challenge for town planning. *Housing Studies*, *20*(2).

Torres, H. (2001). *Tres grandes procesos de suburbanización en Buenos Aires: 1904-1914, 1943-1947-1960 y 1991-2001.* Buenos Aires.

Usach, N. (2011). Análisis de la especialización productiva de los aglomerados urbanos argentinos tras la crisis del año 2001. *Párrafos Geográficos*, 2, 215–241.

Vanier, M. (2000). Qu'est-ce que le tiers espace ? Territorialités complexes et construction politique. *Revue de Géographie Alpine, 88*(1), 105–113.

Vanier, M. (2002). *Métropolisation et tiers espace : quelle innovation territoriale?* Actes des Rencontres franco-sud-africaines de l'innovation territoriale janvier 2002 Partie II Villes secondaires, confins et métropoles : l'innovation au cœur ou à la périphérie?

Vanier, M. (2003). Le périurbain à l'heure du crapaud buffle : tiers espace de la nature, nature du tiers espace. Revue de Géographie Alpine, 91(4), 79–89.

Vanier, M. (2009). *Territoires, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives.* Rennes: Presses Universitaires de Rennes.

Vanier, M. (2013). L'aménagement des territoires, demain. In Y. Jean (Ed.), *La France, aménager les territoires*. (Armand Col, pp. 330–337).

Vapñarsky, C. (1995). Primacía y macrocefalia de la Argentina: la transformación del sistema de asentamiento humano 1950. *Desarrollo Económico, Revista de Ciencias Sociales IDES, 35*(138).

Vapñarsky, C., & Gorojovsky, N. (1990). El crecimiento urbano en la Argentina. *IIED-CEL Buenos Aires*, 11.

Veltz, P. (2013). *Mondialisation et ville*. Paris: Presentación en el seminario Mondialisations : concepts, enjeux et échelles, ENS, Paris, 28 febrero 2013.

Veltz, P. (2015). La société hyperindustrielle et ses territoires. Futuribles, 409.

Velut, S. (2002). L'Argentine. Des provinces à la nation. Paris: PUF.

Velut, S. (2007). *Mondialisation et développement territorial en Amérique latine : Argentine-Chili.* Mémoire HDR - Université Paris 3.

Velut, S., & Faliès, C. (2008). Marges urbaines, marges rurales entre Santiago du Chili et Valparaíso. *Autrepart*, *45*, 207–219.

Vicente Rufi, J. (2003). ¿Nuevas palabras, nuevas ciudades? *Universitat de Barcelona, Revista de Geografía, 2,* 79–103.

Vidal Koppmann, S. (2007). *Transformaciones socio-territoriales de la Región Metropolitana de Buenos Aires en la última década del siglo XX. La incidencia de las urbanizaciones privadas en la fragmentación de la periferia.* Tesis de doctorado - FLACSO, Buenos Aires.

Zagare, V., & Manotas Romero, T. (2014). Procesos naturales y urbanos en el Delta inferior del Paraná: actores, conflictos y desafíos de un área en constante transformación. *Revista M, 11,* 24-37.

Zuidwijk, A. (2002). Navegación y puertos argentinos en la Cuenca del Plata. In J.-M. Borthagaray (Ed.), *El Río de la Plata como territorio.* (pp. 215–245). Buenos Aires: Infinito.

2. Documents de planification

Ministerio de Industria. (2012). Plan Estratégico Industrial 2020.

Ministerio de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios. (2008). *PET 1816-2016. Plan estratégico territorial Argentina 2016, Avance 2008.* Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública.

Ministerio de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios. (2010). *Plan Estratégico Territorial Bicentenario*. PFT.

Presidencia de la Nación. (1969). *Esquema Director Año 2000*. Oficina Regional de Desarrollo.

Provincia de Buenos Aires. (2007). *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires.* Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda.

Provincia de Buenos Aires. (2011). Bases y lineamientos para el Plan de regionalización de la Provincia de Buenos Aires.

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. (2011). PET Avance II.

3. Données

ADEFA. (2014). Estadísticas. Asociación de Fábricas de Automotores.

ANFAVEA. (2014). página internet. Associação nacional dos fabricantes de veículos automotores.

ANSES. (2016). Fondo de Garantía de Sustentabilidad.

Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes. (2015). Documento estadístico.

AVINA. (2008). Plataforma Megaciudad.

C3T. (2013). *Observatorio Nacional de Datos de Transporte.* Centro Tecnológico de Transporte Tránsito y Seguridad Vial.

Cámara Argentina de la Construcción. (2011). *Infraestructura portuaria en Argentina, 1810-2010*.

Consejo Portuario Argentino. (2010). Estadísticas de puertos.

Dirección Nacional de Puertos. (2006). Movimiento total de mercaderías en puertos argentinos, 2000-2006.

ENMODO. (2010). Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2009-2010: Área Metropolitana de Buenos Aires.

GaWC. (2012). The World According to GaWC 2012.

Global Ports. (2010, 2012, 2013)). *Anuario Portuario y Marítimo*. Prefectura Naval Argentina.

Guía Peuser. (1951). Guía de turismo.

IBGE. (2010). Censo Demográfico 2010. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

IIEEE (2003). *Producto Bruto Geográfico. Rosario y Aglomerado Gran Rosario. UNR, serie 1993-1998, Resultados provisorios 2003.* Instituto de Investigaciones Económicas de la Escuela de Economía. Facultad de ciencias económicas y estadística - UNR.

INDEC. (1869, 1895, 1914, 1947, 1960, 1970, 1980, 1991, 2001, 2010). Censo nacional de población.

INDEC. (2012). Origen provincial de las exportaciones argentinas (OPEX), Sistema georreferenciado de consultas.

INDEC. (2014). Origen provincial de las exportaciones argentinas (OPEX), Sistema georreferenciado de consultas.

INEGI. (2010). Censo de población y vivienda. Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

INTRUPUBA. (2007). Investigación de transporte urbano público de Buenos Aires.

ONU-HABITAT. (2013). State of the world's cities 2012/2013, Prosperity of Cities. Routledge.

Provincia de Buenos Aires. (2011). *Censo 2010, Provincia de Buenos Aires, resultados definitivos por partido.* Dirección Provincial de Estadísticas.

Provincia de Buenos Aires. (2012). *Panorama productivo de la provincia de Buenos Aires.* Ministerio de Economía, Dirección Provincial de Estudios y Proyecciones Económicas.

Provincia de Santa Fe. (2013). Crecimiento del Gran Rosario en los últimos 30 años. Período 1980 – 2010.

Techo Argentina. (2011). Relevamiento de villas y asentamientos en el Gran Buenos Aires.

Techo Argentina. (2013). Relevamiento de asentamientos informales.

The Brookings Institution. (2014). *Global Metromonitor 2014. An uncertain recovery. Metropolitan Policy Program.*

Universidad Nacional de La Plata. (2015). *Análisis del uso de agroquímicos asociado a las actividades agropecuarias de la Provincia de Buenos Aires*. Defensor del Pueblo de la provincia de Buenos Aires.

Le corridor métropolitain entre Buenos Aires et Rosario : un espace complexe de la métropolisation

Le territoire intermédiaire qui relie Buenos Aires et Rosario le long du Paraná, de la route nationale 9 et de la ligne ferroviaire Mitre est un espace métropolisé qui s'est formé à la fin du XIXème siècle, avec l'installation des premiers ports, gares et industries du pays. Depuis les années 1950, du fait de la croissance démographique accélérée de ces deux métropoles et du changement de régime économique national, ce territoire a suscité de manière épisodique l'intérêt des institutions de planification et des géographes. Les premières ont encouragé la création de « l'axe fluvio-industriel », support d'une politique d'industrialisation avec l'établissement d'industries lourdes et de grandes infrastructures sur les rives du Paraná. Les seconds l'ont analysé comme « front » ou « littoral », ou sous le concept de mégalopolis. Ces figures sont des écueils à la bonne compréhension du territoire intermédiaire et à une analyse fine des dynamiques métropolitaines car elles le placent dans une logique de centralisation héritée d'un système de planification binaire qui ne distingue rien d'autre que l'urbain et le rural. Par conséquent, ce territoire est vu aujourd'hui comme purement fonctionnel ou est mythifié, ce qui empêche la lecture des logiques spatiales et des défis territoriaux dans cet espace complexe. Cette thèse analyse les dynamiques métropolitaines hybrides qui le façonnent comme corridor métropolitain et met en lumière le rôle des acteurs privés, opérant à l'échelle locale et globale, dans ces processus. Puis, à partir de l'identification des principales tensions fonctionnelles et territoriales qui le traversent, elle présente des pistes pour son développement cohérent qui redonne un rôle central au train, associe les municipalités et la société civile et intègre le fleuve Paraná.

Mots-clés : métropolisation, agglomération urbaine, croissance urbaine, villes moyennes, mobilités, Argentine, Buenos Aires, Rosario, fleuve Paraná

The Metropolitan Corridor Between Buenos Aires and Rosario: a Complex Space of the Metropolization

The territory that connects Buenos Aires and Rosario along the Paraná River, the National Road 9 and the Mitre Railroad, is a metropolized space that has emerged in the late nineteenth century, with the implementation of the first ports, train stations and industries of the country. Since the 1950s, along with the rapid population growth in these two metropolis and a change in the national economic plan, the territory has occasionally attracted the interest of planning institutions and geographers. The former have considered the creation of the "fluvial industrial axis" as support of an industrialization policy with the establishment of heavy industries and major infrastructure on the banks of the Paraná River. The latter have analyzed it as "front" or "coast" or under the concept of megalopolis. These figures are pitfalls to the understanding of the intermediate territory and to a detailed analysis of the metropolitan dynamics, as they put it in a logic of centralization inherited from a planning system that only distinguishes between urban and rural. Therefore, this area is now seen as purely functional or mythologized, which prevents the understanding of spatial dynamics and territorial challenges in this complex space. This thesis aims to analyze the hybrid metropolitan processes that shape this territory into a metropolitan corridor and to identify the industrial and port activities and their stakeholders, which are the driving forces in the corridor. Then it presents the main functional and territorial tensions and suggest ways to a territorial development that, gives an active role to municipalities and civil society as well as to the train and integrates the Paraná River.

Key words: metropolis development, urban agglomeration, urban growth, intermediate cities, mobility, Argentina, Buenos Aires, Rosario, Paraná River