



**HAL**  
open science

# Les processus de production des espaces publics de mobilité : Le cas du secteur Cal y Canto à Santiago du Chili

Carole Gurdon

► **To cite this version:**

Carole Gurdon. Les processus de production des espaces publics de mobilité : Le cas du secteur Cal y Canto à Santiago du Chili. Géographie. Université Paris-Est; Pontificia universidad católica de Chile (Santiago de Chile), 2022. Français. NNT : 2022PESC2012 . tel-04022791

**HAL Id: tel-04022791**

**<https://theses.hal.science/tel-04022791v1>**

Submitted on 10 Mar 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



**Thèse de doctorat de l'Université Paris-Est  
École doctorale Ville, Transports et Territoires**

**Aménagement de l'espace et urbanisme**

-

**En cotutelle avec la Pontificia Universidad Católica de Chile  
Programa de Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos**

**CAROLE GURDON**

**LES PROCESSUS DE PRODUCTION DES ESPACES PUBLICS DE MOBILITE**

**Le cas du secteur Cal y Canto à Santiago du Chili**

*Thèse dirigée par Oscar FIGUEROA et Caroline GALLEZ*

Soutenue le 7 novembre 2022

**Jury :**

**Oscar FIGUEROA**, Professeur, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago du Chili, *Co-directeur de thèse*

**Caroline GALLEZ**, Directrice de Recherche, Université Gustave Eiffel, Marne-la-Vallée, *Co-directrice de thèse*

**Matías GARRETÓN**, Professeur, Universidad Aldolfo Ibañez, Santiago du Chili, *Examineur*

**Frédérique HERNANDEZ**, Professeure des universités en Aménagement-Urbanisme, LIEU, Aix-Marseille-Université, *Rapporteuse*

**Paulette LANDON**, Professeure, Universidad Alberto Hurtado, Santiago du Chili, *Rapporteuse*

**Felipe LINK**, Professeur, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago du Chili, *Examineur*

Cette thèse a été préparée au sein du Programa de Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile (FADEU UC) et du Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT) de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEM)

La recherche a été financée par la Pontificia Universidad Católica de Chile, la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID) au Chili et l'Université Paris-Est en France.

Sauf mention contraire, les figures, tableaux et photographies de cette thèse sont de l'auteur.

Les noms propres en espagnol ont été maintenus. Les citations sont présentées en français. Quand la source mentionnée est un texte étranger, la traduction est de l'auteur.



A Pablo, Hugo et Martin

# Remerciements

Tout au long de ces dernières années, j'ai eu la chance incroyable de pouvoir compter sur l'appui et les conseils constants de nombreuses personnes qui ont toutes contribué au long processus de cheminement qu'implique une thèse de doctorat.

Je tiens d'abord à remercier Caroline Gallez et Oscar Figueroa pour leur rôle respectif en tant que Directrice et Directeur de thèse. Cette thèse n'aurait jamais vu le jour sans une certaine dose de liberté bienveillante et une grande confiance qu'ils ont su, chacun à leur manière, me laisser dès le départ tout en étant extrêmement disponibles et présents tout au long du parcours. Nos échanges réguliers ont été pour moi un enrichissement tout autant scientifique que personnel.

Je remercie Matías Garretón, Frédérique Hernandez, Paulette Landon et Felipe Link pour leur participation au jury et leurs conseils.

Merci aux personnes qui ont accepté de me rencontrer et qui m'ont ouvert leurs archives sans que ce travail n'aurait pas été le même. Merci à tous les chercheurs avec qui j'ai pu discuter et échanger et qui ont tous participé à ce processus d'apprentissage. Merci à Germán Guzman pour sa collaboration au processus cartographique et aux analyses de photos ; à Pablo Fante pour la traduction et relecture de plusieurs sections ; à Caroline Stamm pour ses nombreux conseils et sa relecture finale, à laquelle a aussi contribué, dans la dernière ligne droite, Judith Quentin. Je les remercie pour leur gentillesse et leur disponibilité. Je tiens aussi à remercier Andrea et Jaqui de l'équipe du doctorat FADEU UC pour leurs conseils et disponibilité face aux problèmes et aux doutes qui surgissent toujours.

Merci aux ami.es pour les années de soutien, les pauses, et les moments de respiration. Un merci particulier à Constance, Delphine, Judith, Aurélie, Alex, Caroline, Lore, Anna et Nico qui, je sais, se reconnaîtront dans ces lignes. Merci à Piera et Dani pour avoir créé ensemble, cette dernière année, un espace d'échange quotidien autour de cette belle idée d'une échelle commune dans les espaces urbains.

Merci à ma famille et ma belle-famille pour la confiance et le soutien sans faille. À mes parents pour la liberté qu'ils m'ont toujours laissé depuis l'enfance et pour leur incroyable capacité à être toujours présents malgré la distance. Merci Pablo, Hugo et Martin pour votre soutien quotidien, et pour avoir été les meilleurs compagnons possibles dans ce long voyage. On forme une belle équipe.

Cette thèse a été rédigée entre 2018 et 2022 entre Santiago, Paris et Beyrouth. Ces années ont été marquées par différents événements et ces villes qui me sont chères, chacune à sa manière, ont aussi participé du processus d'apprentissage personnel qu'implique le travail de thèse.



## **Les processus de production des espaces publics de mobilité. *Le cas du secteur Cal y Canto à Santiago du Chili.***

**Mots clés :** mobilité, espace public, jeux d'acteurs, pratiques sociales, espace relationnel, Santiago du Chili

Au travers de l'analyse des processus de production des espaces publics aux abords d'un nœud d'échange structurant du réseau métropolitain de transport de Santiago du Chili, le secteur Cal y Canto, la thèse interroge les éventuels écarts entre les actions, représentations et projections des acteurs impliqués dans l'aménagement de l'espace, et les pratiques d'appropriation de l'espace par les personnes. Il s'agissait de comprendre quels sont les facteurs qui expliquent ces écarts et quelles conséquences ces écarts ont sur la production de l'espace public, entendu comme espace social. Le travail de recherche s'est donc centré sur la question de la mobilité, abordée au travers de ce qu'elle révèle de la production d'un espace donné en articulant une approche relationnelle sur la question de l'espace public avec une approche pragmatique des jeux d'acteurs. L'entrée par la question de la production de l'espace a ainsi structuré non seulement le positionnement théorique mais également les choix méthodologiques, la construction du terrain, ainsi que les différentes analyses qui ont été menées. L'analyse s'appuie sur un croisement de méthodes principalement qualitatives (analyse historique, entretiens auprès des acteurs institutionnels, observations in situ, photographies) qui permet de restituer la diversité des rapports à l'espace et des pratiques caractéristiques d'un espace urbain ordinaire.

## **The production process for public spaces within areas of mobility. *The case of Cal y Canto's sector in Santiago de Chile.***

**Keywords:** mobility, public space, institutional frameworks, social practices, relational space, Santiago de Chile

Through the study of the production process for public spaces in the surroundings of one of the main metropolitan transport hub in Santiago de Chile, the Cal y Canto's sector, the research questions potential discrepancies between the actions, representations and projections of the institutional stakeholders involved in planning and designing these public spaces and the way space is used and appropriated by people. The aim is to identify the factors that explain these gaps and what consequences they have on the production of public space, understood as a social space. Hence, the research focuses on mobility and what it reveals of the production of a given space by articulating a relational approach to public space with a pragmatic approach on the stakeholder's actions. The production of space structures not only the theoretical framework but also the methodological choices and approach to the case study, as well as the different type of analyses that were carried out. The research combines various qualitative methods (historical analysis, interviews with institutional actors, in situ observations, photographs) in order to reveal the diversity of practices and relations to space within an ordinary urban space.



## **Los procesos de producción de los espacios públicos de movilidad. *El caso del sector Cal y Canto en Santiago de Chile.***

**Palabras claves:** movilidad, espacio público, juegos de actores, prácticas sociales, espacio relacional, Santiago de Chile

A través del análisis de los procesos de producción de los espacios públicos en las inmediaciones de un nodo de intercambio modal estructurante de la red de transporte metropolitano de Santiago de Chile, el sector de Cal y Canto, la tesis cuestiona las posibles discrepancias entre las acciones, representaciones y proyecciones de los actores involucrados en la planificación del espacio, y las prácticas de apropiación del espacio por parte de las personas. El objetivo radica en entender cuáles son los factores que explican estas brechas y qué consecuencias tienen sobre la producción del espacio público, entendido como espacio social. El trabajo de investigación se centró así en la problemática de la movilidad, abordada a través de lo que esta revela de la producción de un espacio dado, articulando un enfoque relacional sobre espacio público con un enfoque pragmático de los juegos de los actores. La entrada por la producción del espacio estructuró así no sólo el posicionamiento teórico, sino también las decisiones metodológicas, la construcción del terreno, así como los diferentes análisis que se llevaron a cabo. El análisis se basa en una combinación de métodos principalmente cualitativos (análisis histórico, entrevistas con actores institucionales, observaciones in situ, fotografías) que permiten reconstruir la diversidad de relaciones con el espacio y las prácticas características de un espacio urbano ordinario.

# Table des Matières

<b>Introduction .....</b>	<b>12</b>
<b>Genèse du projet de recherche et réflexions initiales .....</b>	<b>13</b>
Des dynamiques de mobilité d'échelle métropolitaine aux pratiques de mobilité dans l'espace public ..	13
Les espaces publics de mobilité à Santiago du Chili .....	16
<b>Questions de recherche .....</b>	<b>17</b>
<b>Plan de la thèse.....</b>	<b>18</b>
<b>Chapitre 1. Positionnement théorique de la recherche.....</b>	<b>20</b>
<b>1.1 L'entrée par la question de l'espace .....</b>	<b>20</b>
1.1.1 L'espace et le lieu .....	22
1.1.2 La question du lieu dans le contexte de la globalisation des flux .....	24
1.1.3 Le lieu comme tissu social en permanente évolution .....	27
<b>1.2 L'espace public .....</b>	<b>30</b>
1.2.1 L'émergence du concept d'espace public dans le débat urbain .....	31
1.2.2 Les approches critiques .....	33
1.2.3 Les limites des approches critiques.....	35
1.2.4 Le concept d'espace relationnel appliqué à l'espace public .....	37
<b>1.3 Les jeux d'acteurs et l'approche pragmatique .....</b>	<b>39</b>
1.3.1 L'intérêt de l'approche pragmatique dans l'analyse de l'action publique .....	40
1.3.2 La formulation de l'intérêt général : le modèle techniciste et le modèle délibératif.....	42
1.3.3 L'importance de la question du cadre institutionnel dans l'analyse des jeux d'acteurs .....	44
<b>Chapitre 2. La construction du terrain et les choix méthodologiques .....</b>	<b>47</b>
<b>2.1 Hypothèse .....</b>	<b>48</b>
<b>2.2 Objectifs de la recherche.....</b>	<b>48</b>
<b>2.3 Méthodologie de la recherche.....</b>	<b>49</b>
2.3.1 La construction du terrain comme processus constitutif de la recherche.....	49
2.3.2 Une enquête de terrain polymorphe .....	50

<b>Chapitre 3. Contextualisation du cas d'étude.....</b>	<b>62</b>
<b>3.1 Le contexte urbain actuel.....</b>	<b>62</b>
3.1.1 La situation géographique du secteur d'étude.....	62
3.1.2 Le secteur dans le territoire métropolitain de Santiago.....	64
3.1.3 Le secteur dans le réseau de transport métropolitain .....	67
3.1.4 L'espace public aux abords du nœud d'échanges .....	69
3.1.5 Une multiplicité d'acteurs institutionnels en charge de l'espace public.....	77
<b>3.2 L'identité urbaine du site.....</b>	<b>80</b>
3.2.1 Un lieu populaire, entre ville formelle et informelle .....	80
3.2.2 La configuration des espaces publics du secteur .....	91
3.2.3 Un secteur d'échanges et de porte d'entrée .....	96
3.2.4 L'émergence de la question du patrimoine à la fin du XXème siècle .....	113
<b>Chapitre 4. Conceptualisation du cas d'étude.....</b>	<b>116</b>
<b>4.1 Les premières constatations.....</b>	<b>117</b>
4.1.1 Un site lié au développement de la ville de Santiago depuis sa fondation .....	117
4.1.2 Un espace d'articulation et d'échanges fragmenté spatialement .....	119
4.1.3 Une position symbolique d'espace de transition entre les deux rives.....	120
<b>4.2 Le rapport aux espaces publics à Santiago .....</b>	<b>120</b>
4.2.1 L'espace public, outil politique de modernisation de la société urbaine au tournant du XXème siècle.....	121
4.2.2 La rue comme espace dédié au transport motorisé dans le contexte du processus de métropolisation de la première moitié du XXème siècle .....	124
4.2.3 La relation aux espaces publics pendant la dictature (1973-1990) .....	125
4.2.4 La relation aux espaces publics à partir de 1990 .....	126
4.2.5 Les mouvements sociaux à partir de 2006 .....	127
<b>4.3 Un espace qui pose question .....</b>	<b>131</b>
4.3.1 La question du non-lieu.....	131
4.3.2 Le quotidien et l'infra-ordinaire.....	132
4.3.3 L'espace frontière .....	134
4.3.4 Stabilisation d'une définition du cas d'étude .....	136

<b>Chapitre 5. Analyse des processus de production des espaces publics.....</b>	<b>137</b>
<b>5.1 Une multiplicité de lectures du lieu qui mettent à mal une approche purement fonctionnaliste de son aménagement .....</b>	<b>138</b>
5.1.1 Une confusion généralisée autour de la dénomination et délimitation du site.....	139
5.1.2 Une hétérogénéité de visions et d'opinions des usagers qui s'enrichit avec le temps .....	150
5.1.3 Entre centre de gravité et situation de bordure, la reconnaissance d'une tension de la part des acteurs institutionnels.....	153
<b>5.2 Une intensité d'usages hétérogènes liés à la mobilité qui se déploient au sein d'un espace fragmenté .....</b>	<b>160</b>
5.2.1 Une dispersion y compression simultanée de l'espace .....	161
5.2.2 Une hétérogénéité de pratiques et d'usages de l'espace aux temporalités variées, étroitement liée aux différentes formes de mobilité.....	168
5.2.3 Une méconnaissance des acteurs institutionnels de la mobilité comme composant fondateur des pratiques dans l'espace public.....	190
<b>5.3 Une fragmentation institutionnelle qui conduit à une fragmentation spatiale et à une polarisation des postures sur l'espace public de la part des acteurs .....</b>	<b>194</b>
5.3.1 Un secteur en chantier permanent.....	195
5.3.2 De la fragmentation institutionnelle à la fragmentation spatiale, un espace sous pression .....	201
5.3.3 L'opposition entre transport motorisé et piétons, une logique séparatiste.....	223
5.3.4 La construction d'une vision polarisée et binaire de l'espace public.....	230
<b>Conclusions générales .....</b>	<b>237</b>
Les enseignements tirés de notre cas d'étude, le secteur Cal y Canto .....	238
Les apports d'une approche relationnelle et située de la question de l'espace public .....	242
Vers la construction d'une pragmatique située de l'espace public .....	245
<b>Bibliographie .....</b>	<b>249</b>
<b>Sigles et abréviations.....</b>	<b>260</b>
<b>Table des figures.....</b>	<b>262</b>
<b>Table des tableaux.....</b>	<b>264</b>



# Introduction

En 2016, les municipalités de Santiago, Independencia et Recoleta, constituées en association de municipalités Mapocho-La Chimba (MLCH), lançaient le concours public d'architecture et d'aménagement paysager d'espace public « Explanada de los Mercados » dans le secteur de la station de métro Puente Cal y Canto, communément appelé Cal y Canto.

Tel que stipulé dans le cahier des charges du concours, l'initiative visait à mettre en valeur le patrimoine et l'identité culturelle du secteur ainsi que sa vocation d'échange modal au travers de l'aménagement d'une grande esplanade publique qui connecterait les deux rives de la ville. Un objectif séduisant à première vue.

Dans ce cadre, une étude de faisabilité, menée par le Directoire Métropolitain des Transports Publics (DTPM) — chargé de la gestion des transports urbains dans l'aire métropolitaine de Santiago — avait été annexée au cahier des charges du concours. Cette étude envisageait de supprimer la plupart des arrêts de bus de l'espace public pour les relocaliser dans une station d'échange modal en sous-sol, offrant ainsi une connexion directe entre les nombreuses lignes de bus qui desservent le secteur et la mezzanine de la station de métro Puente Cal y Canto.

Cette proposition avait l'avantage de simplifier le travail des équipes de maîtrise d'œuvre en libérant les propositions d'aménagement de la gestion de la majorité des flux de transport. Les rendus des équipes participantes se sont donc attachés à proposer un large éventail de solutions formelles qui permettaient de relier les deux rives du fleuve Mapocho au travers d'une nouvelle grande esplanade, mais sans proposer de véritables usages contextualisés de ce nouvel espace. Or, en éliminant de l'équation les infrastructures de transport et les flux associés à ces derniers, ces solutions n'étaient-elles pas en train de négliger une partie importante de l'identité et des usages des espaces publics du secteur ?

En tant qu'architecte urbaniste, j'avais acquis au cours de ma carrière professionnelle une certaine expérience dans la conception et l'aménagement des espaces publics autour des infrastructures de transport et cette même question me revenait régulièrement à l'esprit, quel que soit le contexte propre à chaque projet ou étude.

Quelles sont les positions des différents acteurs à cet égard ? Et quels types de relations se configurent entre transport et espace public dans le secteur de la station Cal y Canto ? Ces premiers questionnements sont en grande partie à l'origine de cette recherche. Dépassant la simple question de l'intégration physique des infrastructures et des différents modes de transports dans la ville, l'ambition initiale de cette thèse était de comprendre en quoi les pratiques de mobilité contribuent à la définition des espaces publics.

## **Genèse du projet de recherche et réflexions initiales**

### **Des dynamiques de mobilité d'échelle métropolitaine aux pratiques de mobilité dans l'espace public**

Depuis les années 1990, la mobilité, envisagée comme prisme d'analyse des mutations socio spatiales des sociétés contemporaines (Ascher, 1995 ; Baumann, 2000 ; Sheller et Urry, 2006), est au cœur de ce que l'on pourrait nommer une « approche compréhensive de la métropolisation » (Dureau et al, 2000). Au-delà de l'analyse des déplacements, l'enjeu est de comprendre les conséquences — aussi bien spatiales que sociales — de la mobilité des personnes (Kaufmann, 2008). En effet, les mobilités spatiales prises dans leur ensemble, c'est-à-dire considérées dans les interactions qu'elles entretiennent à différentes échelles d'espace et de temps, permettent, d'appréhender les évolutions contemporaines des pratiques urbaines et de l'organisation spatiale des métropoles (Bassand et Brulhard, 1980 ; Lévy, 2009). Or les sciences sociales, qui ont accordé une attention croissante aux conséquences du déploiement des pratiques de mobilité quotidiennes à l'échelle territoriale, ont encore largement ignoré la relation entre les différentes formes de mobilité des personnes et l'espace même, produisant ainsi des approches dans la grande majorité des cas a-spatiales (Sheller et Urry, 2006, Urry, 2001).

Pourtant, l'articulation entre mobilité, réseaux de transports et ville est au cœur des préoccupations des acteurs de l'aménagement (Gallez et alii, 2013). Le succès du concept de « Transit Oriented Development » (TOD) (Calthorpe, 1993), la diversification des outils de coordination entre transport et urbanisme autour des stations et des axes structurants du réseau de transports collectifs (Gallez et alii, 2015), la multiplication des projets de pôle d'échanges multimodaux et de quartiers gares sont autant d'initiatives qui démontrent la circulation d'une doctrine visant à promouvoir un mode de développement urbain dense, structuré autour des transports collectifs et qui s'oppose au modèle de la ville étalée. Les interactions entre réseaux, mobilités spatiales et espaces urbains constituent ainsi un processus itératif dont l'analyse requiert une approche à différentes échelles (Miralles-Guasch, 2002). Les espaces urbains tout comme la mobilité s'inscrivent, en effet, à la fois dans des logiques de réseaux d'échelle métropolitaine et dans des échelles d'ancrage local. À l'échelle locale, l'offre de transport modifie non seulement l'accessibilité à un lieu et l'intensité des circulations, mais également la pression foncière, les fonctions urbaines et les pratiques sociales présentes dans ces espaces (Dureau et alii, 2011). En complément des nombreux travaux qui portent sur les dynamiques de mobilité des personnes à l'échelle métropolitaine, il semble ainsi de plus en plus nécessaire de se pencher sur l'échelle de l'espace local.

Face à la fragmentation croissante des espaces urbains, il est en effet nécessaire de construire une approche renouvelée de la recherche sur les mobilités spatiales et les évolutions urbaines (Lévy, 2009). Au-delà de l'analyse de la mobilité des personnes à l'échelle métropolitaine, qui a été largement étudiée, Lévy nous invite à réfléchir à l'articulation entre l'aménagement et les pratiques de mobilité des personnes dans les espaces urbains. L'analyse de la mobilité est ici envisagée au travers de la relation que tissent les personnes avec les lieux qu'elles fréquentent et les espaces dans lesquels elles circulent. En effet, le temps de déplacement, loin d'être un temps mort, est en soi une composante essentielle de la mobilité des personnes qui interroge directement les processus de construction des espaces de mobilité à l'échelle locale. À cette échelle, selon Dureau et al. (2014), il est nécessaire d'avancer dans la construction de nouveaux procédés méthodologiques qui permettent d'analyser plus en profondeur les pratiques sociales et les interactions qui se déploient au sein de ces espaces liés à la mobilité. Il s'agit donc de considérer ces espaces de mobilité non plus seulement



comme des nœuds d'échanges intégrés dans des réseaux de mobilité d'échelle territoriale, mais aussi comme des lieux dans lesquels se déploient une variété d'activités et d'interactions sociales (Bertolini, 1999).

Au cœur de ces dynamiques, émerge la question de l'espace public. Dureau et al (2011) estiment que l'analyse des espaces publics constitue un site privilégié d'étude de la mobilité spatiale à l'échelle locale, à travers l'observation in situ des modes d'appropriation de l'espace par les personnes. L'enjeu n'est pas seulement de mesurer les déplacements ou les flux dans cet espace, mais bien de caractériser les logiques de construction collective d'un lieu donné et leurs temporalités au cours de la journée et de la semaine. Les usages et les pratiques sociales dans l'espace public sont en effet étroitement liés à la mobilité spatiale des personnes.

C'est notamment le cas dans l'environnement immédiat de certains nœuds d'échanges, où l'intensité des flux met en exergue des problématiques complexes d'articulation entre mobilité et espace public qui peuvent être comprises sous différents angles : celui de l'aménagement de l'espace public, propice ou non à certaines pratiques de mobilités ; celui de la réglementation ou de la police des usages ; celui des représentations et des valeurs associées à la mobilité dans l'espace public, qui peuvent orienter les interventions des pouvoirs publics et influencer les pratiques. Ces espaces publics de mobilité apparaissent ainsi porteurs de dimensions et pratiques sociales qui vont au-delà de la question fonctionnelle de l'échange modal et de la fluidité des circulations (Kaufmann, 2002) et qui se situent au cœur des dynamiques urbaines contemporaines.

Cette dimension sociale de l'espace public a été reconnue par différents auteurs depuis le début du XXème siècle et s'est affirmée à partir des années 1960 (Jacobs, 1961 ; Whyte, 1980 ; Gehl, 1971 ; Harvey, 2013). Ce travail de recherche s'appuie cependant sur un concept de l'espace qui va un peu plus loin, en reconnaissant les processus de co-construction entre espace et société (Rémy, 2016). Réinséré dans la complexité du social, « l'espace donne des balises pour l'action » et propose des repères qui permettent d'organiser la vie quotidienne (Rémy, 2016). Il s'agit ainsi de « restituer l'unité productive » entre espace vécu, perçu et conçu, c'est-à-dire entre les pratiques, les représentations et la planification de l'espace (Lefebvre, 1974).

## Les espaces publics de mobilité à Santiago du Chili

Au Chili, au cours de la dernière décennie, plusieurs changements dans le contexte législatif attestent d'une volonté de redonner une place aux enjeux d'aménagement de l'espace public dans la planification urbaine et d'améliorer les pratiques de mobilité à travers une amélioration de la qualité des espaces publics (PNDU, 2014 ; *Ley de Aportes al Espacio Público*, 2016 ; *Ley de Convivencia Vial*, 2018<sup>1</sup>). Ces évolutions législatives interviennent dans un contexte de demande croissante de mobilité active (marche et vélo) qui a contribué à positionner dans le débat public la question de l'articulation entre espace public et mobilité (Figueroa & Hermida, 2020). Si ces évolutions constituent une avancée intéressante, il est important de les resituer dans le contexte local de production des espaces publics. Notamment dans le cas de secteurs complexes qui reçoivent, de par leur condition de nœud d'échanges, une intensité importante de flux au sein de l'espace public.

En effet, la mise en service en 2007 du réseau de bus public Transantiago a favorisé une augmentation significative des interconnexions entre les différents modes de transport dans l'espace public qui n'a pas été anticipée ni organisée par les acteurs de l'aménagement. Dans l'environnement immédiat de certaines stations de métro où convergent de nombreuses lignes de bus, ces espaces publics fonctionnent de facto comme nœuds d'échanges sans avoir fait l'objet d'une réflexion en termes d'aménagement qui intègre cette question. Alors même que la question de l'intégration de la mobilité au sein des espaces urbains semble avoir progressivement imprégné le discours public, dans les faits, l'existence même de ces flux semble être souvent éludée par les acteurs de l'aménagement. Les rares propositions d'aménagement, quand elles existent, tendent à soustraire les flux de l'espace public pour les confiner dans des « stations d'échanges multimodales » conçues comme des espaces hors-sols qui ne dialoguent pas avec la ville.

Dans la perspective des travaux de sociologie et de géographie des mobilités urbaines précédemment mentionnés, nous faisons l'hypothèse que ces espaces publics intègrent des

---

<sup>1</sup> *Ley de Aportes al Espacio Público, 2016* : Loi de Contributions aux Espaces Publics, 2016  
*Ley de Convivencia Vial, 2018* : Loi de partage de l'espace viaire, 2018

dimensions sociales qui vont au-delà de la simple problématique de l'échange modal. Ils accueillent et fédèrent, en leur sein, différents modes de déplacements ainsi que les pratiques associées à ces déplacements. Espaces hybrides, à l'interface des réseaux de transports et de la ville, ils se constituent à la fois comme espace d'échange et espace social où s'entremêlent usages statiques et dynamiques de flux et de mouvements.

À partir d'une analyse croisée des pratiques des usagers et des acteurs institutionnels qui interviennent dans ces espaces publics, nous proposons donc dans cette thèse d'appréhender la question de la mobilité au travers de ce qu'elle révèle de la production d'un espace spécifique, ce qui constitue l'une des originalités de la thèse. En effet, hormis les approches ethnographiques centrées sur les pratiques des usagers des transports, rares sont encore les travaux de recherche qui posent la question de la relation entre mobilité et espace public, alors même que leur articulation semble primordiale pour aborder la question de l'intégration à l'échelle locale de la mobilité dans les espaces urbains.

Il convient ici de préciser que nous avons assumé dès le départ une approche de recherche inductive, attentive à ce qui émergeait du travail de terrain, des premières analyses et de la mise en relation itérative entre cadre théorique et travail empirique. En ce sens, l'hypothèse de travail a été affinée et précisée tout au long des différentes étapes de la thèse en fonction de l'avancement du travail d'analyse.

## **Questions de recherche**

À partir de ces premières réflexions ont donc émergé les questions présentées ci-dessous qui ont guidé la recherche :

Dans quelle mesure l'analyse des processus de production des espaces publics aux abords d'un nœud d'échange révèle-t-elle des écarts entre (1) les actions, représentations et projections des acteurs impliqués dans l'aménagement de l'espace, et (2) les pratiques d'appropriation de l'espace par les personnes ?

Quels sont les facteurs qui expliquent ces écarts et quelles conséquences ont-ils sur la production de l'espace ?

## Plan de la thèse

Nous détaillerons d'abord dans un premier chapitre le positionnement théorique de notre thèse en précisant comment le concept d'espace — qui émerge comme concept-clé de nos questions de recherche — est défini et mobilisé dans le cadre de cette thèse, au regard des travaux déjà existants. Nous nous pencherons ensuite sur les différentes approches théoriques qui ont été développées sur la question de l'espace public, ce qui nous permettra de préciser notre propre acception et la manière dont sera développée la question de l'espace public dans le cadre de la recherche. Nous évoquerons enfin les approches théoriques appliquées à l'analyse des jeux d'acteurs et l'intérêt de développer une approche pragmatique et située de cette analyse de l'action collective.

A partir de notre positionnement théorique, nous énoncerons notre hypothèse de recherche et les objectifs associés à celle-ci avant de présenter le processus de construction de notre terrain d'étude et les choix méthodologiques retenus. Nous reviendrons dans cette partie sur les différents supports et catégories d'analyse qui ont été mobilisés afin de répondre au mieux aux questions de recherche. Dans ce cadre, nous préciserons également la manière dont se sont déroulés les différents relevés de terrain.

Nous avancerons ensuite dans la construction du cadre interprétatif de nos résultats de recherche en nous attardant d'abord sur la contextualisation de notre cas d'étude. Cette partie de la recherche ayant comme objectif de situer notre site d'étude dans le territoire métropolitain de la ville de Santiago du Chili, de préciser sa morphologie urbaine, les principaux usages qui se déploient au sein de ses espaces publics ainsi que les enjeux associés à ces derniers, et la place qu'occupe le secteur dans le processus de construction de la ville et de son identité urbaine.

À partir de ce travail d'analyse des caractéristiques et des enjeux urbains du site, nous proposerons une lecture problématisée de notre cas d'étude en nous intéressant de plus près à la relation qu'entretiennent les habitants de Santiago avec les espaces publics, afin de situer notre site d'étude dans ce récit. Nous mettrons également en lumière les enjeux propres du secteur au travers d'un exercice de conceptualisation qui nous permettra de stabiliser une définition de notre cas d'étude dans le cadre de notre recherche.

Nous développerons par la suite une analyse des différents facteurs qui permettent d'éclairer les processus de production des espaces publics du secteur d'étude, ce qui nous permettra de saisir la multiplicité des dimensions et pratiques qui caractérisent ces espaces et d'identifier les éventuels écarts dans la perception des différents acteurs institutionnels et les raisons qui expliquent ces écarts.

En conclusion, nous reviendrons sur nos différents résultats au travers d'une discussion sur les apports théoriques, méthodologiques et empiriques de la recherche, ainsi que les pistes de recherche complémentaires qui pourraient être développées dans le futur.

# Chapitre 1. Positionnement théorique de la recherche

Des questions de recherche évoquées ci-dessus, l'espace émerge donc comme une dimension clé de la recherche. Il est donc important que le positionnement théorique introduise en premier cette dimension de l'espace afin de délimiter le concept et de préciser la manière dont il sera mobilisé par la suite dans le cadre de la recherche. Comme nous le verrons ci-dessous, de ce premier positionnement théorique sur l'espace dépend, en effet, notre positionnement sur la question des espaces publics et des jeux d'acteurs qui seront également mobilisés comme cadre de référence dans la construction de la méthodologie ainsi que des résultats de la recherche.

Il ne s'agira pas ici de reconstruire de manière exhaustive les apports à la théorie de la sociologie de l'espace de disciplines aussi variées que la géographie, la sociologie, l'anthropologie, la philosophie ou encore le champ anglo-saxon des *cultural studies*. Ces multiples contributions, sur lesquelles Cresswell (2004) ou Thrift (2006) reviennent de manière détaillée, ont effectivement conduit à l'émergence au-début des années 2000 de ce que l'on qualifie souvent de *spatial turn*, c'est-à-dire l'émergence du paradigme spatial dans les sciences sociales et son articulation avec le concept de *place*. Notre propos se centrera plus sur l'articulation de certains auteurs de référence qui nous permettent de baliser le concept de l'espace tel qu'il sera mobilisé dans le cadre de notre recherche. De la même manière, notre positionnement théorique sur la question des espaces publics et sur la question de l'analyse des jeux d'acteurs aura pour but de préciser la manière dont ces concepts clés seront définis et mobilisés dans le cadre de la thèse.

## 1.1 L'entrée par la question de l'espace

La dimension de l'espace, qui a longtemps joué un rôle mineur dans la théorie sociologique classique, s'est construite plutôt comme catégorie d'analyse interdisciplinaire se nourrissant

des approches de la philosophie ainsi que de la géographie au travers, notamment, des traditions marxistes et féministes. Comme le note Urry (2001) dans son chapitre introductif « *The Sociology of Space and Place* »<sup>2</sup>, la question de l'espace a été relativement peu traitée dans la sociologie du XXème siècle. Urry mentionne évidemment dans ce chapitre les apports de philosophes, sociologues ou géographes qui constituent des références importantes de la sociologie classique, sur lesquels nous reviendrons ci-dessous, tel que Marx, ou encore Simmel et, par la suite, dans les années 1970 et 1980, les contributions d'auteurs comme Castells, Massey ou Giddens. On peut également citer ici le concept théorisé de l'hétérotopie par Foucault (1967), qu'il développe à partir de ses réflexions sur ce qui fait espace dans les différentes sociétés et cultures. Mais alors même, nous dit Urry, que la dimension spatiale devrait être considérée comme une question centrale par les sociologues, à l'exception de ces quelques auteurs, la question de l'espace a longtemps été déléguée à la géographie sociale et au courant anglo-saxon de la géographie humaine (Urry, 2001 ; Cresswell, 2004 ; Turner, 2006).

Il est par ailleurs intéressant de noter que Urry (2001) rapproche les concepts de *space* (que nous traduirons par *espace*) et de *place* (que nous traduirons par *lieu*) de la même manière que le fera par la suite Cresswell (2004) dans son ouvrage « *Place : A short introduction* ». Un détour par la théorie des non-lieux d'Augé nous montrera aussi à quel point les concepts d'*espace* et de *lieu* peuvent être rapprochés dans leur usage. Notre sens commun a en effet tendance à les associer et la confusion est d'autant plus grande que leur contour varie en fonction des langues, ce qui requiert de notre part une clarification, dans le cadre d'une thèse qui mobilise des références théoriques en espagnol, en français et en anglais.

Nous développerons donc ci-dessous un premier cadrage sur cette question de l'espace en articulant le concept d'espace (*space*) avec celui du lieu (*place*), c'est-à-dire un espace auquel les usagers donnent du sens en construisant une relation avec celui-ci, en le pratiquant, en le décrivant ou tout simplement en le nommant (Urry, 2001 ; Cresswell, 2004). A partir de cette distinction, nous aborderons le concept d'espace tel que développé par Massey (1991), qui

---

<sup>2</sup> Dans l'ouvrage *The Blackwell companion to sociology* édité par Judith R. Blau (2001).

se construit autour d'une constellation de relations sociales en évolution permanente, à contre-pied des visions plus statiques et figées émanant de la géographie critique marxiste. Dans la même lignée que Massey, nous nous attarderons également sur la théorie sociologique de l'espace développé par Rémy (2015) qui cherche aussi à s'extraire de cette vision statique au profit d'une vision qui privilégie un processus de co-construction entre espace et société, dépassant ainsi une conception d'un espace qui se réduirait à une seule métaphore du social.

### 1.1.1 L'espace et le lieu

Pour Cresswell (2004), le mot *place* — que nous traduirons donc ici par lieu — est souvent utilisé de manière générique sans vraiment que l'on s'attarde sur son sens. Le mot semble effectivement être recouvert d'un sens commun tellement fort qu'on finit par ne plus questionner son usage. Contrairement au *territoire* ou au *paysage* qui sont annoncés comme des termes spécialisés qui ne relèvent pas du langage courant, le mot *lieu* a un sens particulier, étroitement associé à l'expérience des gens. Lorsque les gens injectent du sens dans une portion d'espace, en le nommant par exemple, ils commencent alors à développer une relation avec cet espace qui devient pour eux un *lieu*. En ce sens, le concept de lieu dans la culture anglo-saxonne revêt des similitudes avec le concept d'espace social de Lefebvre :

« [L]'espace comme tel, l'historique, le diachronique, le passé générateur s'inscrivent incessamment sur le spatial, comme un tableau. Il y a plus, sur et dans l'espace, que des traces incertaines laissées par les événements ; il y a l'inscription de la société en acte, le résultat et le produit des activités sociales. Il y a plus qu'une écriture du temps. L'espace généré par le temps est toujours actuel, synchronique et donné comme un tout ». <sup>3</sup>

(Lefebvre, 2000: 131 [1974] dans Rozenholc, 2010)

---

<sup>3</sup> « [L]'espace comme tel, l'historique, le diachronique, le passé générateur s'inscrivent incessamment sur le spatial, comme un tableau. Il y a plus, sur et dans l'espace, que des traces incertaines laissées par les événements ; il y a l'inscription de la société en acte, le résultat et le produit des activités sociales. Il y a plus qu'une écriture du temps. L'espace généré par le temps est toujours actuel, synchronique et donné comme un tout ».



Si l'on peut évoquer les apports de Vidal de la Blache à la géographie régionale française de la fin du XIXe siècle sur la question des relations entre monde naturel et monde culturel, à cette époque la distinction conceptuelle entre espace et lieu n'est pas encore construite. Celle-ci a été introduite par la géographie sociale et la géographie humaine anglo-saxonne dans les années 1960 et 1970 afin de révéler la dimension sociale de l'espace. À partir du concept de « toponomie », Tuan (1974) montre, en effet, comment notre expérience du monde se construit au travers des relations de perception et d'attachement que nous développons avec les lieux. L'espace apparaît ici comme un concept plus abstrait que le lieu. C'est un espace géométrique, fait de coordonnées géographiques, sans signification associée. Tuan définit ainsi l'espace comme une arène ouverte de mouvement tandis que les lieux relèvent de la pause et du repos. Pause qui implique que la personne investisse l'espace, le transforme en lieu. La notion d'espace est ainsi associée à ce qui permet le mouvement, alors que le lieu est induit par la pause ; chaque pause dans le mouvement permet qu'une localisation se convertisse en un lieu. En d'autres termes, entre les lieux existe l'espace. Ainsi, nous dit Tuan, les concepts d'espace et de lieu ont besoin l'un de l'autre pour se définir. Ce qui commence comme un espace indifférencié devient un lieu au fur et à mesure que nous sommes amenés à le connaître et à lui donner de la valeur.

Au travers de la notion de lieu se révèle donc notre manière d'être en rapport avec le monde et donc de le comprendre. En ce sens, le concept de lieu ne définit pas tant la qualité des choses dans le monde, mais plutôt la façon dont nous choisissons de penser le monde. Ce que nous avons décidé de souligner et de désigner comme important. Il en résulte ainsi une certaine ambiguïté intrinsèque à la généalogie du concept. En effet, le concept de lieu peut être compris comme un objet d'étude et à son tour comme une manière de penser le monde, de l'aborder. Il est tout autant lié, nous dit Creswell (2004), à l'épistémologie qu'à l'ontologie.

Dans la même ligne de pensée, Relph (1976) construit son raisonnement dans un rapport plus direct avec la phénoménologie et les travaux de Husserl et Heidegger, en développant un concept de lieu explicitement lié à notre existence humaine et à notre connaissance pratique des lieux. Relph développe, en effet, sa théorie en référence au concept de *dasein* de Heidegger — terme allemand qui combine les mots *sein* (être) et *da* (là) en être-là — qui désigne l'essence de l'existence, c'est-à-dire, la manière dont les personnes existent dans le

monde et en conscience du monde. La localisation n'est alors plus un critère suffisant pour définir un lieu. Relph énumère ainsi d'autres critères tels que le sens de la communauté qu'un lieu génère et le sens du temps nécessaire pour établir un lien avec le lieu. Se référant à la phénoménologie développée entre autres par Husserl au XIXe siècle, il évoque également la conscience située. Ainsi nous dit Relph, notre conscience n'est pas seulement une conscience, c'est une conscience située dans un lieu. Réfléchir à ce qu'est un lieu ne peut donc se limiter à une tâche qui serait simplement descriptive. La question centrale de l'approche phénoménologique des lieux que la géographie humaine a développée peut ainsi être formulée de la manière suivante : qu'est-ce qui fait d'un lieu un lieu ? Ou, en d'autres termes, qu'est-ce qui fait que nous tissons des relations avec un espace en le transformant en lieu ?

Bien que les géographes humanistes anglo-saxons posent la question, leurs réponses s'orientent plus à déclarer les lieux comme des concepts universels sans reconnaître les différences entre les personnes et donc les différences qui peuvent également exister dans les relations qu'elles établissent avec les lieux. Ainsi, si la géographie humaine s'intéresse à la phénoménologie, elle construit un concept du lieu que l'on pourrait qualifier d'essentialiste, c'est-à-dire fondé sur des notions d'authenticité et d'enracinement de moins en moins durables dans le monde postmoderne globalisé (Cresswell, 2004).

### **1.1.2 La question du lieu dans le contexte de la globalisation des flux**

À la fin du XXe siècle, dans un contexte de globalisation croissante, plusieurs dynamiques mondiales se sont renforcées entraînant une certaine remise en cause du concept de lieu, entendu comme porteur d'authenticité et d'identité locale. On peut citer, entre autres, des phénomènes tels que : le tourisme de masse et la *disneyfication* de certains lieux, l'émergence de grandes enseignes commerciales et multinationales, la prolifération dans certains pays de *gated communities* en réponse à une demande croissante de sécurité et la volonté de vivre dans des communautés socialement homogènes.

Relph (1976) a été l'un des premiers géographes à s'intéresser au concept de lieu et à établir une relation directe entre mobilité et érosion des lieux, dans son livre « *Place and Placelessness* ». Selon Relph, plus une personne se sent immergée dans un lieu, plus sa relation avec ce lieu sera forte et authentique. Pour illustrer son concept d'une relation

existentielle et authentique avec les lieux, il s'appuie sur l'expérience des personnes lorsque celles-ci sont chez elles ou dans leur propre communauté. Ainsi, la mobilité, aussi bien quotidienne que résidentielle, et la croissance du tourisme mondial - dans un contexte d'augmentation exponentielle des vitesses de déplacement et de développement d'une culture de masse - diluent la possibilité de relations authentiques avec des lieux de plus en plus anonymes, standardisés et interchangeables.

Ces constatations ont conduit certains auteurs de la géographie critique marxiste, comme Harvey (1996, 2004), à s'intéresser au concept de lieu, en soulignant que les lieux sont avant tout des constructions sociales qui se fondent sur l'exclusion de certains groupes. Ces travaux s'appuient en grande partie sur la pensée spatiale de Lefebvre développée dans « Critique de la vie quotidienne » (1947, 1967, 1981) et plus particulièrement dans « La production de l'espace » (1974). La réflexion de Lefebvre se construit, en effet, dans une approche politique de l'espace comme expression de pouvoir dans la lignée de ses travaux sur le droit à la ville (1968, 1970). Il reprend et développe ainsi les idées énoncées par Marx un siècle auparavant sur les conséquences de la division du travail et de l'accumulation du capital dans l'anéantissement de l'espace par le temps et son impact profond sur la transformation des systèmes productifs et culturels. La relecture marxiste de Lefebvre sur la production de l'espace exercera une forte influence sur les approches développées par la suite dans le champ de la géographie critique, notamment autour de la « production capitaliste de l'espace » qu'il théorise autour de la confrontation entre la valeur d'échange et de la valeur d'usage. L'espace dans la pensée de Lefebvre apparaît ainsi conditionné par les structures de production, réduit à un produit à valeur d'échange mise au service de l'accumulation du capital. Mais dans la pensée lefebvrine, l'espace ne se limite pas pour autant à un simple reflet d'une société donnée, il se constitue au contraire à la fois comme produit et force productive. Lefebvre (1974) introduit ainsi le concept de « triplicité de l'espace » qui s'articule autour d'une dialectique entre l'espace conçu, vécu et perçu. Il établit ainsi une « unité productive de l'espace » qui se construit autour d'un modèle multidimensionnel articulant la planification avec les pratiques et les représentations de l'espace. Cette question de l'unité productive articulée autour d'une triplicité, pourtant centrale dans la pensée spatiale lefebvrine, et sur laquelle nous reviendrons plus bas, sera moins reprise par la géographie critique qui se positionnera sur la question du lieu en articulant plutôt la problématique du droit à la ville

avec les concepts développés par Lefebvre autour de l'espace envisagé comme produit à valeur d'échange et autour de la question de la compression du rapport entre espace et temps dans le contexte de la globalisation des flux.

L'ère postmoderne caractérisée par une compression spatio-temporelle croissante a également été abordée par des auteurs tels que Giddens (1990), Soja (1989, 1996) ou Harvey (1996). Loin d'être neutre, la relation espace-temps est, en effet, fortement liée aux structures de pouvoir, aux modes de production et de consommation qui existent dans une société donnée (Harvey, 1994, 2004). Ainsi, dans le contexte de la société capitaliste, la mobilité croissante du capital, couplée au besoin des villes de se différencier dans un contexte hautement concurrentiel, a conduit Harvey à considérer que les lieux ont été réduits à une forme de « fixation » des flux globalisés du capital, qui se structurent autour de relations de pouvoir sur l'espace. Le contexte d'hypermobilité du capital et de la culture de masse tendrait ainsi à diluer les relations authentiques à des lieux de plus en plus homogènes et interchangeables. On peut aussi ici citer Thrift (1999) qui associe l'érosion de la notion de lieu avec des dynamiques mondiales de croissance de la mobilité. En situant la mobilité globalisée comme prisme d'analyse de la vie moderne, Thrift interroge la pertinence du concept de lieu lui-même, en se concentrant plutôt sur les phénomènes de mobilité entre les lieux.

La pensée de la géographie critique est d'une certaine manière assez proche de la théorie des non-lieux d'Augé (1992). Les deux dénoncent, en effet, la même perte d'identité des lieux dans un contexte de mobilité croissante qui tend à les homogénéiser globalement. La différence tient au fait que les géographes critiques analysent ces processus sociaux à partir des dynamiques de pouvoir asymétrique et les relations de domination et d'exploitation qui se construisent comme expression spatiale du capitalisme. La permanence des lieux est ainsi toujours en tension avec la mobilité dans l'espace dominé par le capital. En ce sens, elle renvoie à la distinction que Tuan (1977) établit entre l'espace, conçu comme ce qui permet le mouvement, et le lieu qui est lié à la pause. Dans la pensée de Tuan, c'est la pause dans le mouvement qui permet à un lieu de se transformer en lieu. Dans la pensée de Harvey (1996), le capital mobile se situe à une échelle et une temporalité globales, le lieu fixe se situe à une échelle et une temporalité locales.

Ainsi, la mobilité croissante peut apparaître comme un facteur d'affaiblissement de notre sens des lieux et du sentiment d'attachement qui nous unit à certains lieux. Cependant, nous dit Harvey, cela ne veut pas dire que les lieux sont moins importants, au contraire, ils deviennent de plus en plus des symboles politiques de résistance contre les forces globales du capitalisme. La mondialisation ayant généré aussi un besoin croissant de retour au local. On continuerait ainsi à générer de vraies racines géographiques avec les lieux (Di Méo 1991).

En fin de compte, la question de la définition des lieux reste aujourd'hui une question centrale dans le débat urbain. Ils ne peuvent disparaître puisqu'ils représentent les fondements de notre condition humaine même si les lieux ont changé et que cela provoque de l'anxiété (Cresswell, 2004).

### **1.1.3 Le lieu comme tissu social en permanente évolution**

Dans son article *A Global Sense of Place*, Massey (1991) souligne le fait qu'une grande partie des écrits sur le concept d'espace, de lieu et de temps dans nos sociétés postmodernes s'inscrit dans une vision marxiste d'annihilation de l'espace par le temps, dans un modèle capitaliste qui détermine notre expérience du monde, du temps et des espaces. Cette position, selon Massey, produit un dualisme : d'une part, le temps est assimilé à des concepts de mouvement et de progrès et, d'autre part, les lieux à des concepts plus statiques. Pour Massey, le constat d'une fragmentation et d'une perturbation spatio-temporelles a donné lieu à l'émergence d'une vision idéalisée d'un passé dans lequel les lieux étaient habités par des communautés cohérentes et homogènes. Vision hautement discutable qui requiert deux postulats : d'une part, qu'un lieu aurait une identité unique et stable dans le temps, et d'autre part qu'un lieu aurait des frontières claires et fixes qui le définissent, distinguant son intérieur de son extérieur. Massey met en garde contre cette vision simplificatrice qui peut mener à des positions réactionnaires, créant des barrières entre *la communauté* à l'intérieur et *les autres* à l'extérieur, et nous invite à penser à un sens plus progressif du lieu. Selon elle, le lieu ne se construirait pas autour d'un concept autoréférentiel, fermé et défensif, mais plutôt ouvert sur l'extérieur. Ce « sens du lieu » serait plus adapté à notre époque caractérisée par une mobilité croissante associée à des phénomènes de compression spatio-temporelle.

Ainsi, selon Massey, notre expérience des espaces et des lieux n'est pas déterminée uniquement par l'économie et la mobilité du capital. Il faut également prendre en compte des dynamiques de différenciation sociale complexes dans les différents degrés de mouvement et de communication des personnes et aussi dans les différents degrés de contrôle qu'elles ont sur leurs propres mouvements. La signification d'un lieu pour une femme est, par exemple, différente de celle d'un enfant ou d'un homme. Les personnes en situation de rue vont également se référer aux espaces de différentes manières. En définitive, l'identité complète d'un lieu se construit sur la base d'un tissu complexe constitué par les différents sens du lieu (*sense of place*) de personnes très variées qui se croisent, se complètent ou s'affrontent. Ce tissu est en constante évolution et avec lui, les limites des lieux qui varient selon les personnes.

Dans cette perspective, il est ainsi possible de construire une interprétation alternative des lieux : leur spécificité n'est pas une histoire interne à long terme, mais le fait que cette histoire se construit dans des constellations de relations sociales. Plutôt que de penser les lieux comme des zones dotées de périmètres statiques, Massey nous invite à les penser de manière plus dynamique, comme des moments articulés dans des réseaux de relations sociales et d'expériences qui répondent souvent à des logiques qui se situent à une plus grande échelle de celle que nous appliquons à un lieu donné. Cela permet la construction d'un sens du lieu extraverti, dynamique et ouvert, qui reconnaît une histoire cumulée de relations à un lieu donné, relations qui se situent également dans un monde plus large. Il s'agit ainsi d'articuler les concepts de mobilité et de lieu, plutôt que de les placer dans une relation antagoniste simplifiée. De la même manière qu'une ville doit être pensée dans son contexte géographique, le lieu doit être pensé comme une manière de comprendre le monde.

C'est en cela que la position de Massey est intéressante dans la mesure où elle nous invite à penser les lieux au-delà des grandes dynamiques de mondialisation pour se concentrer sur ce qu'elle appelle l'unicité du lieu, c'est-à-dire le caractère unique de chaque lieu (*the uniqueness of place*) qui peut ainsi se résumer dans les dimensions suivantes (Cresswell, 2004, p.74) :

<i>(1) Le lieu comme processus</i>	<i>Place as process</i>
<i>(2) Le lieu défini par l'extérieur</i>	<i>Place as defined by the outside</i>
<i>(3) Le lieu comme site de multiples identités et histoires</i>	<i>Place as site of multiple identities and histories</i>
<i>(4) Le caractère unique du lieu défini par ses interactions</i>	<i>A uniqueness of place defined by its interactions</i>

Dans la même lignée que Massey, la théorie sociologique de l'espace développée par Rémy (2015) identifie l'espace comme le résultat d'un processus de construction qui prend en compte le rapport espace-temps afin de s'extraire d'une vision statique de l'espace et d'articuler les réalités spatiales locales avec des échelles plus globales. Dépassant le concept de matérialité spatiale de Latour (1991), Rémy propose de considérer l'espace non pas comme simple décor mais comme un « milieu », se situant ainsi dans la tradition durkheimienne. Il s'agit, en effet, d'articuler la matérialité de l'espace avec une réalité sociale. L'espace contribue ainsi à la production sociale, au même titre que le social contribue à produire l'espace dans un processus de co-construction. Le concept de co-construction se fonde donc sur un va-et-vient permanent entre espace et société. Il dépasse ainsi une conception de l'espace qui se réduirait à une simple métaphore du social, ce qui est par exemple le cas dans la pensée de Bourdieu (1979). Il ne le considère pas non plus comme un simple support que les personnes s'approprient, tel que le définit Augé (1992). Ce faisant, il se positionne également en rupture avec le déterminisme spatial prônée par La Charte d'Athènes sous l'égide de Le Corbusier (1957). L'espace est ici considéré comme une catégorie d'analyse en soi qui permet de comprendre la mise en forme du social.

La démarche de Rémy consiste moins à élaborer une théorie achevée de l'espace qu'à mettre en lumière des logiques permettant d'éclairer ce processus de co-construction. C'est bien l'analyse des processus de co-construction qui permet de saisir les logiques sociales à l'œuvre au sein d'un milieu donné. L'espace est ainsi envisagé à la fois comme une contrainte présente et une ressource future. La position de Rémy rejoint ici celle de Lefebvre (1974) qui tente de reconstruire « l'unité productive de l'espace » en dépassant l'espace présent vécu et perçu et en introduisant la notion d'espace conçu qui implique une projection vers le futur.

Dans le sillage de ces travaux, cette thèse mobilisera le concept d'espace comme catégorie d'analyse sociale au sein d'un processus de co-construction qui articule la production de l'espace et la production du social et qui reconnaît les multiples identités ouvertes qui se construisent au fil du temps. Nous reviendrons plus bas sur cette question de la co-construction entre espace et société et son articulation avec un autre concept développé par Rémy, celui de l'espace relationnel, que nous utiliserons comme cadre d'analyse central de la thèse. Mais afin de saisir l'intérêt porté à la question de l'espace relationnel, il nous faut d'abord nous attarder sur les problématiques et les enjeux qui se jouent autour de la question de l'espace public et qui nous conduisent à choisir l'espace relationnel non pas seulement comme outil d'analyse, mais également comme support de construction de notre hypothèse d'étude et de notre méthodologie de recherche.

## **1.2 L'espace public**

L'usage du concept d'espace public a cela de compliqué qu'il se situe à la croisée de différents champs disciplinaires et par conséquent donne lieu à des interprétations variées de la part des sociologues, politologues, aménageurs, architectes, etc. Ces interprétations, notamment dans le domaine de la sociologie ou des sciences politiques, ne sont pas toujours liées à la question de l'espace dans sa dimension d'espace physique. Dans le champ de l'urbanisme, si l'on se réfère à la définition normative de Choay (2006), l'espace public concerne « la partie du domaine public non bâti, affectée à des usages publics (...) A la clôture du logement sur l'intimité familiale et à l'organisation interne spécialisée de cet espace domestique, répond en effet une spécialisation des espaces extérieurs comme espaces publics, lieux d'anonymat ou de rencontres informelles ». En identifiant l'espace public en opposition à l'espace privé et domestique, on pourrait ainsi associer l'image générique de l'espace public à l'espace extérieur de la rue. Il s'agit, en effet, d'un déplacement vers l'extérieur, vers l'expérience de l'altérité, vers un espace social de rencontre et d'échange.

Si les rues, boulevards, places et autres parcs et jardins publics sont intrinsèquement liés à l'histoire urbaine, l'émergence du concept d'espace public comme catégorie d'analyse et de politique urbaine reste cependant une affaire récente. Le terme d'espace public n'apparaît



qu'au cours des années 1970 au croisement des évolutions des modes de vie urbain, des cultures des professionnels de l'urbanisme et des politiques de l'aménagement. Ce regain d'intérêt pour ces espaces, délaissés pendant une grande partie du XX<sup>e</sup> siècle par les politiques publiques, entraîne de nouvelles dynamiques en termes de conception et de requalification qui intègrent souvent des approches de co-construction entre concepteurs et usagers ainsi que l'articulation entre acteurs publics et privés. L'espace public est donc aujourd'hui à la fois une catégorie d'action et un levier dans l'aménagement de l'espace urbain mais il est également un outil de réflexion et d'analyse sur le devenir et l'accessibilité des espaces urbains.

Comme le fait remarquer Paquot (2008), le concept d'espace public est donc à manier avec précaution, son pluriel ne correspondant, en effet, aucunement à son singulier. Si l'espace public au sens large relève de la philosophie politique, son usage dans le champ disciplinaire de l'urbanisme et de l'aménagement fait référence à des lieux aux statuts et aux pratiques variées. Nous reviendrons donc ci-dessous sur la genèse du concept et les différentes approches théoriques qui ont été développées afin de situer notre propre positionnement théorique qui mobilise, comme nous l'avons déjà mentionné plus haut, le concept d'espace relationnel développé par Rémy en l'appliquant à la production de l'espace public au travers des pratiques et des actions quotidiennes des acteurs institutionnels et des usagers.

### **1.2.1 L'émergence du concept d'espace public dans le débat urbain**

Les premiers travaux sur l'espace public trouvent leur origine au début du XX<sup>e</sup> dans l'École de Chicago autour de la question des immigrés nord-américains et de leur relation à l'espace public. Wirth (1938), dans la lignée des travaux de Simmel (1984), identifie ainsi l'espace public comme espace anonyme où se déploient des sociabilités standardisées et des comportements de masse qui, au travers d'une certaine subjectivation, favorisent une culture urbaine de classe. On peut également citer à la même époque les écrits de Benjamin (2005) sur la figure du flâneur, comme figure emblématique de l'expérience urbaine dans l'espace public de la ville moderne.

Cependant il faut attendre les années 1960 et 1970 pour que le concept d'espace public émerge réellement en référence aux travaux d'Habermas et d'Arendt et sur fond de critique

du mouvement moderne et fonctionnaliste. Loin d'être confiné à la discipline du design urbain, l'usage du concept se répand dans des disciplines variées. Il est d'ailleurs intéressant de noter que les notions de sphère publique et d'espace public sont fréquemment utilisées de manière indifférenciée, notamment dans les domaines de la science politique et de la sociologie française. Ces courants s'appuyant effectivement sur les travaux de Habermas et Arendt autour de la question de la sphère publique. La thèse de Habermas (1978) se centre sur la question de l'appropriation de la sphère publique par la bourgeoisie au XVIIème et XVIIIème siècles, auparavant contrôlée par l'État, et la naissance de l'opinion publique. Arendt (1994) élargit les domaines de compétence de cette sphère publique en reconnaissant dans l'échange des individus non seulement la création d'une opinion publique mais aussi la possibilité d'action. Cependant, les travaux d'Habermas et Arendt font tous deux références à une sphère publique abstraite, a-spatiale, qui ne fait aucune mention à la question de l'espace.

Le concept est donc, dès son origine, étroitement lié à ce qui fait société, au sens du « vivre ensemble ». Jacobs (1961) contribuera de manière importante à l'émergence de la dimension spatiale des questions sociales. Son travail d'observation empirique, in-situ, révèle de manière presque intuitive l'existence de multiples dimensions sociales associées à l'espace de la rue. Très critique du mouvement moderne, elle souligne l'importance des espaces publics comme lieux où se construit une grande partie de la sociabilité quotidienne des personnes. Une nouvelle sensibilité à la question de la sociabilité publique, en opposition à celle de l'espace privé, se forme donc à cette époque et accompagne l'émergence du concept d'espace public comme espace où se déploient des modalités variées d'interactions entre les personnes (Whyte, 1980 ; Joseph, 1993 Goffman, 1966). Les travaux de Cresswell (2004), que nous avons développés plus haut, se situent également dans cette lignée qui différencie le concept de lieu (place) de l'espace (space). Il s'agit ainsi de resituer les pratiques sociales dans l'espace comme question centrale qui s'impose sur la question technique et fonctionnelle qui avait été érigée comme principe absolu par le mouvement moderne. A l'adage fonctionnaliste *form follows function* (la forme suit la fonction) on pourrait alors opposer *form follows practice* (la forme suit la pratique).

L'émergence du concept d'espace public dans le débat urbain est ainsi liée de près à l'affirmation d'une nouvelle culture urbaine qui émerge dans les années 1970 avec le mouvement post-industriel de « retour à la ville » et qui se construit en réaction aux environnements monofonctionnels créés par le mouvement moderne. L'époque est ainsi marquée par un regain d'intérêt pour les centres urbains et les espaces publics, dans un contexte où se développent, d'une part une sensibilité nouvelle à la question du patrimoine urbain liée au développement de fonctions récréatives et touristiques de la ville, et d'autre part des préoccupations environnementales liées de près à la question des mobilités.

### **1.2.2 Les approches critiques**

Le mouvement de « retour à la ville » se produit dans le contexte d'une compétition économique croissante entre les villes. La ville entrepreneuriale et compétitive s'affirme ainsi dans les années 1980 et se consolide dans les années 1990 et surtout au tournant du XXIème siècle. Les opérations de réaménagement des espaces publics, pensés comme outils de renouvellement de l'image de la ville et engendrant des phénomènes de « destructions créatives » et de gentrification (Harvey, 2013), se multiplient.

L'implantation d'une économie spatialisée valorise certains types d'activités. La consommation et le loisir deviennent des fonctions privilégiées qui produisent des espaces publics anhistoriques soumis à une certaine esthétique. Selon Lefebvre (1968), ces dynamiques, accompagnées d'une fragmentation croissante de la vie sociale et de l'espace urbain, fragilisent la valeur d'usage des espaces publics au profit d'une valeur d'échange. Souvent réduit à la simple problématique d'inclusion et d'accessibilité des espaces urbains, le droit à ville que formule et revendique Lefebvre a en réalité une portée éminemment politique. Il se place en effet en rupture radicale avec une production de l'espace qui ne relève plus d'un projet social ou politique mais de logiques de rentabilité économique et financière. En contrepoint de la valeur d'échange, Lefebvre propose ainsi la récupération de la valeur d'usage fondée sur l'appropriation des espaces dans un projet de transformation radicale et d'émancipation de la société.

« Le droit à la ville se manifeste comme forme supérieure des droits : droit à la liberté, à l'individualisation dans la socialisation, à l'habitat et à l'habiter. Le droit à l'œuvre (à l'activité participante) et le droit à l'appropriation (bien distinct du droit à la propriété) s'impliquent dans le droit à la ville »

(Lefebvre, 1968, p. 155)

La dimension d'appropriation et la dimension décisionnelle sont donc au cœur du concept de droit à la ville. Le droit à ville est ainsi à la fois « un droit à l'œuvre », décisionnel et participatif, et à la fois « un droit à l'appropriation », c'est-à-dire un droit d'usage des espaces urbains. Se pose donc en filigrane la question des activités et des pratiques d'appropriation des personnes comme composante essentielle de la production même de l'espace.

La question du droit à ville est ainsi au cœur des approches critiques sur la question de la production des espaces publics qui dénoncent un contexte de compétitivité globalisée centrée sur la création d'une image urbaine au détriment d'un espace social complexe (Harvey, 1992). On assiste effectivement à une esthétisation des espaces publics et à une reconfiguration des modes de vie urbains autour de scénographies standardisées des lieux de sociabilité dans lesquels le rapport à l'espace se fait au travers de la consommation de biens et de services (Simpson 2011 ; Koch & Latham, 2014). L'espace public est ainsi soumis à une certaine artificialité qui renvoie aux travaux critiques de Debord (1967) sur la société du spectacle. Se mettent en place des mécanismes doux de « pacification de l'espace » au travers de la mise en scène de certains styles de vie centrés sur la culture, les loisirs et la consommation au sein d'une nouvelle « économie symbolique » (Zukin, 1995, 2010). Cette économie symbolique se donne à voir au travers d'une architecture et d'un cadre urbain qui se veulent iconiques (Harvey, 1989 ; Hubbard, 1996) remplaçant ainsi les paysages de production de la ville par des paysages de consommation (Zukin, 1998).

Dans un contexte de pénurie croissante des ressources publiques, ces dynamiques s'accompagnent de phénomènes de privatisation des espaces publics et la participation croissante d'acteurs privés (organisation de commerçants et groupes immobiliers) qui favorisent des logiques de rentabilisation des espaces (Fleury, 2010) mais aussi de contrôle social et d'entre-soi face à un sentiment croissant d'insécurité (Bauman 2000, 2003).

### **1.2.3 Les limites des approches critiques**

Ces approches sur la production des espaces publics, issues en grande partie du courant de la géographie critique, rencontrent cependant elles-mêmes des limites qui tendent à relativiser la portée universelle de ces travaux. Comme le rappelle Gomes (2017) dans sa révision de la littérature sur la production des espaces publics et la question des usages, face à ces analyses globales des grandes tendances structurelles du néolibéralisme, certains auteurs proposent de porter un regard plus contextualisé sur des situations hétérogènes. Faisant écho à l'approche de Massey (1991) que nous avons présenté ci-dessus sur la question du lieu, ces travaux replacent au centre du débat la question de la vie quotidienne des personnes qui ne dépend pas seulement des grandes dynamiques socioéconomiques et qui peut revêtir des aspects variés selon les contextes d'analyse.

Les approches critiques sont en effet en général issues du contexte anglo-saxon (Fleury, 2010) et ont tendance à se centrer sur l'analyse de grands espaces paradigmatiques pour aborder le sujet de la privatisation et de l'esthétisation des espaces (Carmona et al., 2008 ; Paddison & Sharp, 2007). Appliqués à des contextes plus ordinaires, à des espaces du quotidien, ces approximations peuvent s'avérer plus problématiques à manier sans y introduire une certaine nuance.

L'approximation même du concept d'espace public comme espace publique démocratique et pacifié est contestée par certains auteurs qui dénoncent la construction d'une idéologie faussement égalitaire qui se matérialise dans l'espace public des sociétés démocratiques européennes autour d'une vision idéalisée du « vivre-ensemble » (Delgado, 2011 ; Salcedo, 2002). Un stéréotype est ainsi né, à la croisée de la géographie et d'une certaine interprétation de Habermas, faisant de l'espace public « un espace vertueux de la citoyenneté, porteur intrinsèquement des vertus de l'échange interpersonnel » (Lussault dans Paquot, 2008).

En y regardant de plus près, il existe en réalité une diversité non seulement de typologies d'espaces publics mais également de types de sociabilités associées à ces espaces (Carmona, 2015). Les espaces publics ne peuvent donc se définir au travers d'une modalité unique de sociabilité programmée. En fonction des contextes, des formes spontanées de sociabilité peuvent en effet émerger dans les espaces publics indépendamment de leurs logiques de production ou de régulation (Carmona et al., 2008 ; Carmona, 2015 ; Sheller & Urry, 2006).

Les critiques sur les espaces de consommation font ainsi souvent l'impasse sur le rôle social que peuvent avoir ces espaces de consommation (Franck & Stevens, 2013 ; Koch & Latham, 2014 ; Latham, 2003 ; Stevens, 2007). Des tactiques d'appropriation informelle peuvent aussi émerger (Oldenberg, 1989) et participer d'espaces qui peuvent par ailleurs être soumis à une forte régulation. C'est le cas notamment dans des lieux publics liés à la mobilité où l'on trouve une certaine intensité d'occupation des espaces (gares, grandes places, etc.)

Sheller (2018) émet également des réserves sur l'approche des géographes critiques qui n'inclut pas la dimension de la mobilité, en cantonnant la question de la production de l'espace à une vision relativement statique. Chouinard (2001), en se centrant sur la question du handicap, développe aussi une approche critique du droit à la mobilité en le reliant au droit des citoyens. Le droit à la mobilité tendrait en effet à standardiser les espaces au travers de l'imposition d'une norme adaptée au plus grand nombre qui masque, selon Chouinard, les problématiques réelles liées aux pratiques de mobilité des personnes dans l'espace.

Sous l'angle des politiques publiques, le courant féministe a aussi remis en question l'approche « macro » en mettant l'accent sur la question de la vie quotidienne des personnes dans un contexte donné. Appliquées à la question de l'espace public, ces approches éclairent des problématiques centrales d'accessibilité et de rapport à l'espace. Nussbaum (1999) développe ainsi sa théorie des *capabilities* autour de la question des expériences individuelles des personnes. En renouvelant le libéralisme abstrait de Rawls, elle définit la question de la liberté humaine comme une liberté d'accomplissement qui doit être assurée par les politiques publiques au travers de la garantie d'un cadre de vie de qualité pour tous. Les *capabilities* sont ainsi conçues comme des droits humains fondamentaux qui permettent l'accomplissement des personnes et doivent constituer le socle de toute politique publique. Young (1990) de son côté situe la reconnaissance de l'existence de différents groupes sociaux comme un enjeu majeur et questionne à ce titre le concept d'égalité de traitement des individus prônée par les philosophes politiques libéraux contemporains comme Rawls et Dworkin et que l'on retrouve d'une certaine manière dans la vision idéalisée d'un espace public égalitaire, structuré autour du « vivre-ensemble ». Pour Young, il s'agit plus de garantir une équivalence morale des personnes mais en reconnaissant l'existence de traitements inégalitaires afin de pouvoir y remédier, rejoignant ainsi les travaux de Fraser

(1995) sur la question de la justice sociale. Appliqués à la question de l'espace public, ces travaux ouvrent des pistes de réflexion intéressantes qui interrogent les concepts d'accessibilité et d'usages de ces espaces.

Les approches critiques centrées sur l'analyse de grandes tendances structurelles ont ainsi le mérite d'éclairer des dynamiques globales à grande échelle et permettent effectivement de saisir les enjeux de valorisation économique liés aujourd'hui à la fabrique urbaine. Ils peinent cependant à saisir de manière plus fine, d'une part, le contexte de production des espaces publics dans lequel évoluent les acteurs à l'échelle locale et d'autre part, l'expérience quotidienne située des personnes ainsi que leur appropriation des espaces urbains, problématiques qui sont au cœur du concept de droit à la ville. Afin de pouvoir les saisir dans toute leur complexité, il est indispensable de développer une analyse concrète des relations spatialisées à l'échelle locale. Pour ce faire, nous allons nous appuyer sur l'approche de Rémy, qui propose de considérer l'espace comme une ressource disponible et appropriable par les acteurs engagés dans une transaction sociale localisée.

#### **1.2.4 Le concept d'espace relationnel appliqué à l'espace public**

Selon Rémy (2016), l'espace est une dimension inhérente à l'analyse du social en général, l'espace physique faisant partie du raisonnement sociologique. Il s'agit donc d'articuler l'espace dans sa configuration matérielle avec une réalité sociale, située. Sans cette articulation, l'espace devient une simple métaphore, comme le fait Bourdieu (1979) lorsqu'il parle « d'espace social ». De même que Habermas (1978) fait référence à une sphère publique sans prendre en compte la matérialité des espaces physiques. Le concept d'espace relationnel que propose Rémy nous fait sortir de cette distinction entre contenant et du contenu. Penser l'espace équivaut à penser le social dans sa matérialité.

L'espace relationnel s'apparente ainsi à un médiateur autour duquel se construisent des logiques de production et de logiques d'appropriation de l'espace. Les logiques de production s'intéressant à la multiplicité des acteurs de l'aménagement. Les logiques d'appropriation se centrant quant à elles sur les pratiques associées aux espaces de la vie quotidienne. Ces pratiques sont à bien des égards, nous dit Rémy, de l'ordre d'une « invention collective » qui se construit entre normes et usages. La distinction entre ces deux logiques a une portée

analytique qui permet d'analyser le déploiement spatial du social que l'on pourrait qualifier de « *modus vivendi* » des relations sociales spatialisées.

« La transaction sociale s'efforce de saisir une interaction dans son déroulement quotidien. La vie quotidienne ne se limite pas à celle de l'homme ordinaire, il peut aussi bien s'agir de la vie quotidienne d'un promoteur immobilier ou d'une municipalité. »

(Rémy, 2016).

La transaction examine ainsi une action en train de se dérouler entre plusieurs acteurs réunis par un enjeu commun, disposant d'une capacité inégale pour faire valoir leur point de vue. Elle cherche à saisir une interaction dans le déroulement des multiples arrangements du quotidien des acteurs. Il en résulte ainsi ce que Rémy nomme des « compromis de coexistence ». Les transactions s'insèrent ainsi de diverses manières dans une vie urbaine dynamique où les différents acteurs institutionnels peuvent avoir des visions variées, voire opposées. Ainsi, pour Rémy, l'espace et les transactions sociales sont des constituants fondamentaux des dynamiques sociales qui permettent de comprendre comment fonctionne et évolue une « formation sociale », expression que Rémy préfère à l'emploi du terme « société », qui suppose une unité fonctionnelle sans désaccords ni conflits. L'analyse des formations sociales requiert ainsi une certaine prise de distance avec une vision enchantée de l'appropriation spatiale, mais également d'une mobilisation politique ou institutionnelle qui aurait le pouvoir de tout résoudre. L'espace relationnel, en ce sens, assume une certaine synergie entre les modes de spatialisation et les transactions sociales.

Appliqué à l'espace public, le cadre d'analyse qu'offre l'espace relationnel permet ainsi de révéler et de croiser de multiples formes de transactions entre acteurs institutionnels et usagers. Ce regard croisé permet également de nuancer les visions idéalisées que l'on peut avoir d'une part des questions d'appropriation et d'auto-organisation des espaces et d'autre part des capacités résolutes des actions et normes produites par les acteurs institutionnels. Le concept d'espace relationnel a cela d'intéressant qu'il reconnaît dans la construction des espaces urbains — et, par extension, des espaces publics — une convergence d'initiatives multiples de caractère plus ou moins hétérogène qui constitue ce que Rémy décrit comme



une sorte « d'anarchie organisée » où se jouent des enjeux de pouvoir associés aux pratiques quotidiennes qui se déroulent dans un espace donné.

Notre positionnement théorique assume donc une approche relationnelle située de l'espace — et par extension de l'espace public — que nous envisageons comme catégorie d'analyse sociale qui se structure autour de ces processus de co-construction entre espace et société et autour de « compromis de coexistence » entre les différents acteurs.

### **1.3 Les jeux d'acteurs et l'approche pragmatique**

A partir de ce positionnement, se pose alors la question de l'application de cette approche à l'analyse des jeux d'acteurs. Loin d'être anodine, elle constitue un enjeu stratégique de notre démarche. De ce positionnement dépend, en effet, la pertinence et justesse des réponses que nous pourrions avancer aux questions de recherche préalablement établies sans tomber dans le travers d'une analyse qui se centrerait principalement sur les normes et politiques énoncées dans un cadre institutionnel donné, en ignorant le cadre d'action et le contexte dans lequel évoluent les différents acteurs institutionnels. L'approche relationnelle située que nous envisageons comme cadre de référence de notre démarche implique, en effet, d'aborder les différentes activités, discours et transactions des acteurs au regard des problématiques hétérogènes liées à leurs pratiques quotidiennes et situées.

En se concentrant sur l'analyse empirique des activités menées au quotidien par les acteurs, l'approche pragmatique offre un outil intéressant pour travailler sur le concept d'espace relationnel. Elle se situe, comme nous l'avons dit, dans une perspective qui reconnaît l'existence d'enjeux hétérogènes entre les acteurs et s'intéresse à la manière dont ces derniers sont amenés à adapter et négocier au quotidien leurs positions et discours, à les faire vivre, dans un contexte donné fait de contraintes et d'opportunités propres qui évoluent en permanence. Dans le champ de l'urbanisme, l'intérêt de l'approche pragmatique est donc double : elle permet, d'une part, de situer les normes dans le contexte de l'action et de considérer l'action comme elle-même productrice de normes et, en même temps, elle

s'intéresse aux rapports de pouvoir entre les acteurs engagés dans des transactions (Gallez, 2018).

Nous développerons donc ci-dessous l'intérêt de cette approche dans le cadre de l'analyse de l'action publique et de la formulation d'énoncés qui prennent appui sur la question de l'intérêt général. Nous reviendrons également sur l'importance de la prise en compte du cadre institutionnel dans l'analyse des jeux d'acteurs ce qui nous permettra, dans le cadre de notre recherche, d'aborder le poids des différentes institutions, mais aussi, les effets de la fragmentation des pouvoirs et des compétences sur l'espace même.

En effet, face à une multiplication et une fragmentation croissante des dispositifs de l'action publique dans le contexte chilien, l'approche pragmatique propose des outils pertinents centrés sur l'analyse des énoncés et des processus de transaction entre les acteurs dans un cadre donné. Comme nous le verrons ci-dessous, l'articulation de ces outils analytiques avec le concept d'espace relationnel et son application dans le cadre d'une recherche sur un espace spécifique, nous permet aussi d'ancrer spatialement une approche pragmatique des jeux d'acteurs dépassant ainsi la critique commune qui lui est faite : celle d'être une approche a-spatiale.

### **1.3.1 L'intérêt de l'approche pragmatique dans l'analyse de l'action publique**

Inspirée par la philosophie pragmatique américaine du début du XXème siècle (James, 1995 ; Dewey, 2010) et par le courant de la sociologie pragmatique française développée à la fin du XXème siècle (Boltanski, 2008 ; Latour, 1992), l'approche pragmatique privilégie l'analyse empirique des activités que conduisent au quotidien les acteurs engagés dans le processus de fabrique de politiques publiques. Elle se définit donc comme une approche compréhensive qui accorde une importance majeure au contexte du processus décisionnel.

Il ne s'agit donc pas tant de s'intéresser à une politique publique précise, mais plutôt de centrer l'analyse sur la manière dont les acteurs avancent des propositions et les font vivre dans un cadre constitué de contraintes et d'opportunités propre à chaque contexte et qui évolue de manière permanente. L'approche pragmatique propose ainsi d'aborder le processus de fabrique des politiques publiques comme résultat de l'activité des acteurs qui interagissent dans des « arènes politico-administratives » afin de diffuser, de négocier ou d'imposer une

solution (Zittoun, 2017). Il s'agit donc d'analyser de manière empirique les opérations concrètes que conduisent les acteurs pour formuler des problèmes, identifier les contraintes et opportunités propre à chaque contexte et tenter d'y apporter des solutions.

Au-delà de l'existence d'un cadre *macro* qui s'impose aux acteurs, l'approche pragmatique laisse ainsi une grande place aux *micro* opérations cognitives et discursives que réalisent les acteurs, c'est-à-dire à la façon dont ils construisent leurs concepts et énoncent des problèmes pragmatiques au cours d'interactions répétées avec les autres acteurs. L'observation de ces pratiques révèlent non seulement l'ingéniosité stratégique des acteurs pour tenter de faire exister leurs énoncés mais aussi la façon dont ces interactions participent d'une redéfinition même du problème et de sa solution au travers de stratagèmes discursifs (Zittoun, 2013, 2017). La formulation d'un énoncé efficace n'est pas seulement un moyen pour les acteurs de convaincre, c'est aussi un moyen d'intégrer un jeu d'acteurs plus large en formant des alliances dans un cadre concurrentiel au sein duquel les différents acteurs doivent être à même de justifier leur position et de résister aux critiques (Boltanski, 2009). L'approche pragmatique est ainsi souvent désignée comme une sociologie des épreuves qui s'attache à observer les pratiques des acteurs confrontés à des épreuves qu'ils doivent franchir (Barthe et al., 2013).

Dans ce cadre concurrentiel, la question du pouvoir est centrale. En effet, les pratiques discursives ne sont pas seulement des pratiques qui entremêlent des jeux de langage et des jeux d'acteurs, elles sont également indissociables des jeux de pouvoir (Foucault, 1971). Chaque nouvel énoncé est ainsi porteur d'un enjeu de pouvoir puisqu'il annonce une possible reconfiguration et répartition des pouvoirs en présence (Zittoun, 2017 ; Lascoumes et Le Bourhis, 1998).

La reconnaissance d'intérêts et d'enjeux hétérogènes portés par une pluralité d'acteurs est ainsi une dimension centrale dans l'analyse de l'action publique locale. En interrogeant la manière dont les règles formelles sont adaptées, contournées ou remises en cause, l'approche pragmatique offre des outils pour appréhender « l'ensemble des opérations, des acteurs, des principes et dispositifs qui permettent d'ordonner un monde commun » (Gallez, 2018).

### **1.3.2 La formulation de l'intérêt général : le modèle techniciste et le modèle délibératif**

Dans le contexte de l'action publique, la volonté d'ordonner un monde commun s'articule autour de la formulation d'un énoncé qui prend appui sur la question de l'intérêt général. Or l'intérêt général est un concept protéiforme aux contours changeants qui se définit souvent au travers des autorités qui le mobilisent pour donner du sens à une politique publique précise. Plus qu'un contenu préétabli, l'intérêt général se définit plutôt comme un outil qui permet de cadrer une action ou un objectif à atteindre. Sa formulation est donc indissociable du contexte dans lequel il est invoqué. Tout acteur en charge d'une action publique peut ainsi revendiquer un intérêt général au travers de la formulation d'un énoncé propre à son cadre d'action qu'il va devoir ensuite défendre et négocier face aux autres acteurs. Les acteurs n'ayant pas forcément des projets d'action univoques et stables, ceux-ci peuvent varier non seulement en fonction des alliances mais également en fonction de la position de l'acteur (demandeur, offreur, opposant, allié, tiers non impliqué dans le processus mais intéressé, expert consulté, etc.). Chaque acteur revêt donc également une apparence protéiforme en fonction de son contexte d'action (Lascoumes et Le Bourhis, 1998).

Selon Lascoumes et Le Bourhis, l'expression territorialisée de l'intérêt général s'accomplit au travers d'échanges qui s'assimilent à des « tournois », c'est-à-dire des compétitions comportant plusieurs séries d'épreuves ou de manches qui se déroulent dans des arènes plus ou moins institutionnalisés. Ces échanges, au caractère hétérogène, peuvent ainsi se centrer sur l'exposé des prétentions de chaque acteur, la discussion technique du problème, leur justification au sein d'un cercle restreint, la formalisation de décisions et d'accords, etc. Dans ces mécanismes d'échanges hétérogènes, Lascoumes et Le Bourhis (1998) distinguent deux grandes formes de régulation localement négociée. En se référant à une distinction introduite par Habermas (1978), ils opposent un modèle « techniciste » à un modèle « délibératif » :

- Le modèle techniciste repose sur une approche technico-administrative traditionnelle, à laquelle peuvent souvent adhérer les représentants politiques de type faiblement pluraliste. La construction de l'intérêt général se caractérise ici par l'absence de méthodologie formalisée, d'étapes d'évaluation régulières et de procédures permettant d'intégrer de

nouveaux acteurs. Les différentes épreuves de tournoi tendent surtout à stabiliser les équipes en présence et ne s'accompagnent pas d'un réel effet d'apprentissage.

- Le modèle délibératif s'appuie sur la constitution d'une instance collective régulée qui articule des intérêts divers et autorisent leur ajustement au gré des épreuves qui se succèdent. Ce modèle rend possible l'insertion de nouveaux acteurs et la prise en compte d'ordres de valeur différents. Le changement relationnel qui s'opère au cours des épreuves débouche sur une redéfinition des positions en fonction de la diffusion des expériences.

La capacité de ces mécanismes à produire un bien commun durable suppose également la prise en compte de certaines contraintes qui participent de leur factibilité, tel que : les possibilités de financement, le temps nécessaire à leur mise en œuvre, la nouveauté des opérations qu'elles induisent, les limites du cadre normatif, etc.

Quelle que soit la réalité des contraintes liées à chaque contexte, force est de constater que la légitimité à parler au nom de l'intérêt général n'est plus le monopole de l'État. Celui-ci doit faire face à la concurrence des pouvoirs locaux, qui revendiquent de manière croissante un droit d'intervention. L'action publique est, en effet, de plus en plus soumise à une double contrainte : celle de la légalité verticale de l'État et celle, plus horizontale, de la légitimité du pouvoir local (Lascoumes et Le Bourhis, 1998). Le contexte des politiques urbaines postkeynésiennes a ainsi fait émerger les villes comme des acteurs légitimes des politiques publiques en réinventant une action publique moins hiérarchisée et verticale, centrée sur la construction d'un cadre d'action commun (Le Galès, 1995 ; Pinson, 2009).

Pour saisir ces rapports de pouvoir, il importe cependant de dépasser l'opposition entre sociologie critique et sociologie de la critique (Boltanski, 1990) en articulant une analyse compréhensive des pratiques des acteurs avec une analyse critique des rapports de domination qui constituent le cadre de l'action (Gallez, 2018). Il s'agit ainsi de mettre en perspective l'approche pragmatique sur les jeux d'acteurs avec le cadre institutionnel dans lequel ceux-ci évoluent et de comprendre les enjeux liés à chaque contexte particulier. Les modèles techniciste et délibératif que proposent Lascoumes et Le Bourhis sont en cela des outils intéressants d'analyse puisqu'ils permettent de situer et mesurer le degré d'articulation et d'inclusion d'intérêts divers dans la formulation d'un intérêt général au sein d'un contexte et d'un cadre institutionnel donné.

La question du cadre institutionnel, son niveau d'articulation ou de fragmentation, est donc loin d'être une question anodine dans l'approche pragmatique de l'analyse des jeux d'acteurs. Le cadre institutionnel définit, au contraire, non seulement le décor ou l'environnement dans lequel les acteurs sont amenés à évoluer, il conditionne aussi fortement le champ du possible et la nature des transactions que les acteurs sont amenés à conduire. Il est donc important ici de préciser comment cette question du cadre institutionnel sera appréhendée dans la perspective d'une approche pragmatique de l'analyse des jeux d'acteurs.

### **1.3.3 L'importance de la question du cadre institutionnel dans l'analyse des jeux d'acteurs**

Loin de se positionner en rupture radicale avec la sociologie critique, qui dans la seconde moitié du XXème siècle reconnaît en effet l'institution comme institution de domination sociale (Bourdieu, 1972), la démarche que propose Boltanski (1990, 2008, 2009) s'inscrit plutôt dans une tentative de repositionner la question des institutions dans le cadre de l'approche de la sociologie pragmatique en s'appuyant sur une analyse articulée de l'action en situation et des effets de domination.

Selon Boltanski (2008), l'incertitude propre à tout environnement social donné conduit à une inquiétude qui se présente sous deux formes opposées : (1) une action située, éventuellement coordonnée, et orientée à l'accomplissement d'une tâche pratique ; (2) un registre métapragmatique — l'institution — qui a pour fonction d'écarter les incertitudes et d'établir les modalités et les possibilités d'une action commune. A partir de là se construisent des positions antagonistes qui peuvent cependant s'intégrer dans un même cadre en analysant leurs relations et interdépendances.

L'institution confirme ainsi ce qui est en établissant des règles au travers de différents supports (mémoire des anciens, codes écrits, récits, contes, rituels, etc.). Toute institution est cependant contrainte à une limite : être incarnée dans des « porte-paroles » c'est-à-dire des personnes, situées, intéressées et condamnées à un point de vue, à une interprétation. Cette inévitable incarnation conduit, nous dit Boltanski (2008), à une profonde ambivalence à l'égard des institutions : on y croit puisqu'elles garantissent des repères et, face à l'incertitude, permettent de réunir les conditions d'une action (tradition durkheimienne) mais,

dans le même temps, on les soupçonne d'être fictives puisque ne sont réelles que les personnes qui les incarnent et s'en servent comme instrument de domination (discours théorique des années 1960/1970). Cette tension, nous dit Boltanski, représente une contradiction herméneutique indépassable qui constitue le fondement de la vie sociale.

Dans ce cadre, la critique, présente à des degrés divers dans toutes les sociétés, permet ainsi un mouvement de bascule entre ces deux positions absolues. En poussant l'argument à sa limite, les institutions exercent sur le corps social un travail de fragmentation afin que chacun soit tourné vers une réalité absolue : la règle. La construction d'une vision critique peut ainsi être entendue comme un travail de construction, de tissage de lien social face à l'institution.

Cette fragmentation entre les personnes peut être maintenue au travers de formes de domination qui varient selon les systèmes politiques en place. Les formes de domination simple regroupent les modèles qui visent soit à étouffer soit à permettre une critique, mais sans effet réel. L'institution, se refusant à tout changement, préserve ainsi les avantages d'une classe dominante et empêche la construction de dynamiques collectives. Les formes de domination complexes, qui caractérisent selon Boltanski les sociétés capitalistes-démocratiques contemporaines, s'articulent autour d'une reconnaissance de la légitimité de la critique qu'elles institutionnalisent. Dans ce modèle, les effets de domination ne sont plus maintenus en s'opposant au changement mais, au contraire, par l'intermédiaire du changement continu de la réalité afin de désorienter les collectifs critiques et leur prise sur le réel. Contrairement aux effets de domination, un important déploiement idéologique n'est plus nécessaire. Les mesures justifiant le changement sont fondées techniquement, énoncées par des experts dans un contexte de « gouvernement par les normes » (Thévenot, 1992) fondé sur des logiques de management de personnes substituables et placées séparément sous l'emprise de la norme. La fragmentation est ainsi ici utilisée comme outil d'affaiblissement de la critique réformiste ou radicale.

Boltanski apporte ici une nuance qui, mise en perspective avec les formes de régulation techniciste et délibérative que proposent Lascoumes et Le Bourhis, permet de préciser les limites que peuvent avoir certains modèles que l'on pourrait à première vue qualifier de délibératifs. La diversité des postures y est effectivement légitimée et reconnue mais, en réalité, leur niveau de fragmentation induit dans la pratique des changements continus et peut

aboutir à une désorientation et à l'affaiblissement de la construction d'une pensée collective commune et réellement négociée. La reconnaissance d'une légitimité critique peut donc, dans ce cadre, être énoncée, voire institutionnalisée, mais n'est pas nécessairement garantie dans les tâches quotidiennes des acteurs qui relèvent d'une action contextualisée.

C'est en cela que l'approche pragmatique est intéressante dans le contexte de notre recherche. Elle permet effectivement d'interroger les énoncés et les actions des acteurs au sein non seulement d'un cadre institutionnel donné, mais également d'un contexte d'action. C'est donc une approche contextualisée qui s'intéresse aux conditions, c'est-à-dire aux opportunités et aux limites qui apparaissent dans la pratique quotidienne des acteurs.

La mise en perspective avec le concept d'espace relationnel de Rémy nous permet, de plus, d'avancer vers une approche pragmatique située, c'est-à-dire qui reconnaît que les différentes postures, énoncés et transactions des acteurs sur un espace donné se construisent dans un processus de co-construction permanent entre espace et société.

C'est donc bien cette articulation précise entre le concept d'espace relationnel et l'approche pragmatique des jeux d'acteurs qui sera mobilisée comme support de construction de notre hypothèse mais aussi de notre méthodologie de recherche qui assume un positionnement théorique situé et contextuellement spatialisé. C'est aussi ce positionnement théorique qui nous emmène à développer une méthodologie de recherche centrée sur un espace spécifique, comme nous le verrons ci-dessous.



## Chapitre 2. La construction du terrain et les choix méthodologiques

En cohérence avec nos premières questions de recherche et avec le positionnement théorique développé ci-dessus, nous introduirons d'abord dans ce chapitre notre hypothèse ainsi que les objectifs de la recherche qui ont été formulés. Nous nous centrerons ensuite sur les choix méthodologiques qui ont guidé la thèse, les différents types de données qui ont été mobilisés ainsi que les différents types d'analyse qui y ont été associés. Nous reviendrons également sur la manière dont se sont déroulés ces différents relevés de terrain, leur temporalité ainsi que les différents choix méthodologiques qui ont été mis en place afin de répondre au mieux aux questions de recherche que nous nous sommes proposés de creuser dans le cadre de la thèse. La méthodologie comme la construction du terrain d'étude, sur laquelle nous reviendrons aussi dans ce chapitre, ont donc été toutes deux pensées comme éléments constitutifs de la problématique de recherche et mis au service de celle-ci.

Il est important ici de signaler que trois décisions méthodologiques clés ont émergé de manière un peu intuitive au début de la recherche mais qui, à la lumière de notre positionnement théorique et de notre hypothèse de recherche, se sont vues confirmées. La construction de la méthodologie prend donc appui sur notre positionnement théorique et se structure autour de ces trois principales décisions méthodologiques :

- (1) **Se centrer sur un seul cas d'étude** pour approfondir et comprendre les singularités propres de production d'un espace donné, dans ses différentes facettes et dimensions.
- (2) **Inscrire l'analyse de production de cet espace dans sa temporalité longue**, à partir d'une vision à la fois diachronique et synchronique.
- (3) **Croiser l'analyse urbaine du site avec des observations des pratiques sociales dans l'espace et des entretiens avec les acteurs institutionnels**, ce qui impliquait de mobiliser en parallèle différents supports afin de construire une approche qui relève d'une observation empirique (de Sardan, 1995) et qui se veut essentiellement qualitative et inductive.

## 2.1 Hypothèse

L'hypothèse s'est également affinée et stabilisée à la lumière de notre positionnement théorique et des premiers résultats partiels qui ont émergé du terrain. Elle est donc formulée comme suit :

L'analyse des processus de production des espaces publics aux abords de la station de métro Cal y Canto révèle des écarts entre la conception de cet espace par les acteurs de l'aménagement et les pratiques d'appropriation de l'espace par ses usagers.

Ces différences s'expliquent **par une absence de reconnaissance de la part des acteurs institutionnels des pratiques de mobilité en tant que pratiques constitutives de l'espace public, entendu comme espace social**. Cette absence de reconnaissance conduit à une invisibilisation de l'espace même, à sa fragmentation, et empêche l'émergence d'un lieu conçu, pratiqué et vécu comme un espace public commun, multifonctionnel et partagé autour de divers usages et pratiques.

## 2.2 Objectifs de la recherche

Associés à notre hypothèse, les objectifs de recherche ont été formulés comme suit :

- *Objectif principal :*

Analyser les processus de production des espaces publics aux abords de la station de métro Cal y Canto, nœud structurant du réseau de transport métropolitain de Santiago, au travers d'une analyse croisée : (1) des dimensions urbaines qui caractérisent le secteur d'étude et son articulation avec le processus de construction de la ville de Santiago ; (2) des actions, représentations et projections des acteurs de l'aménagement sur cet espace ; (3) des pratiques et usages des personnes dans l'espace.

- *Objectifs spécifiques :*

Identifier les dimensions urbaines qui caractérisent le secteur d'étude, leur articulation avec le processus de construction de la ville de Santiago, ainsi que les enjeux urbains qui y sont associés.

Définir le cadre d'action des acteurs qui sont impliqués dans l'aménagement de l'espace et analyser leurs actions, représentations et projections au sein de ce cadre.

Relever et analyser les pratiques et usages des espaces publics au sein du secteur d'étude.

## **2.3 Méthodologie de la recherche**

### **2.3.1 La construction du terrain comme processus constitutif de la recherche**

Dans le cadre d'une approche inductive et située, centrée sur un cas d'étude, et qui se précise de manière empirique dans le travail de construction de la recherche, la définition du terrain a demandé une certaine vigilance méthodologique qu'il nous est nécessaire d'explicitier. Il s'est agi, en effet, de définir ce que de Sardan (1995) désigne comme une « politique du terrain », c'est-à-dire de déterminer notre propre positionnement face à la question même du terrain et la manière dont celui-ci sera abordé dans le cadre de notre recherche.

Il convient ainsi de s'interroger d'abord sur le statut même du « terrain » dans le cadre d'une recherche. Celui-ci n'est, en effet, jamais une simple donnée objective que l'on s'est proposée d'étudier et qui permettrait de confirmer ou d'infirmer une hypothèse dans un rapport dichotomique entre, d'une part, une problématique de recherche et, d'autre part, des observations de terrain. Comme le propose Messu (2016), le terrain du chercheur est plutôt à considérer comme celui qu'il se propose de construire par ses propres choix méthodologiques. La construction du terrain participe ainsi de manière constitutive de la démarche de recherche. Autrement dit, celui-ci n'est pas à considérer comme un témoignage en faveur de la validité d'une proposition ou d'une conclusion scientifique. Il ne constitue pas un argument mais plutôt, nous dit Messu, un moyen heuristique au service d'une compréhension du social. Le terrain est donc avant tout défini par une question de recherche. Dit d'une autre manière, il existe autant de terrains que de chercheurs (Steck, 2012).

En tant qu'élément constitutif de la problématisation de la recherche, le terrain a donc vocation à rester « problématique » tout au long de la recherche. Il est sans cesse à interroger dans une démarche qui découle d'un dialogue itératif constant entre la problématique de recherche et les observations de terrain (de Sardan, 1995 ; Messu, 2016). L'enquête de terrain ne se situe donc pas dans une démarche linéaire de vérification. Elle requiert au contraire un travail permanent d'ajustement du cadre interprétatif en fonction des données qui émergent des différents relevés de terrain. Ce travail de nature itératif (Norman, 2008), nécessite d'être à l'écoute du terrain, ce qui requiert du temps. Il nous a fallu ainsi apprivoiser petit à petit notre cas d'étude, s'imprégner de ses contradictions, les laisser parfois « décanter », prendre une certaine distance avec les résultats qui émergeaient peu à peu pour mieux y revenir et les saisir. Ainsi, comme note de Sardan (1995) : « Il faut, sur le terrain, avoir perdu du temps, beaucoup de temps, énormément de temps, pour comprendre que ces temps morts étaient des temps nécessaires ». Il a fallu effectivement du temps pour saisir quelles étaient les catégories d'informations à développer en cohérence avec la finalité de la recherche et comment les différentes données devaient s'intégrer entre elles pour produire du sens. Il s'agit donc en somme de dépasser l'idée d'un sujet épistémique assumant une position kantienne transcendantale pour aller vers une épistémologie plus relative, contextuelle, et qui se veut donc située, temporellement et spatialement (Messu, 2016).

La méthodologie de recherche s'est donc construite comme une recherche inductive autour de la question de la problématisation du cas d'étude dans le cadre d'une approche qualitative et située qui ressort d'un aller-retour constant entre le terrain et la théorie.

### **2.3.2 Une enquête de terrain polymorphe**

Le choix de centrer la recherche sur un seul cas d'étude, de s'inscrire dans un temps à la fois diachronique et synchronique et de croiser l'analyse urbaine du site avec l'observation des pratiques sociales dans l'espace et des entretiens auprès des acteurs institutionnels s'accordait avec notre volonté de mener une enquête de terrain polymorphe. En effet, le choix inverse de construire un terrain basé sur plusieurs cas d'étude nous aurait orienté vers une approche structurée autour d'une analyse de catégories comparatives sans prendre le temps de s'attarder sur les différentes dimensions propres à un espace donné.

En cohérence avec nos objectifs et notre problématique de recherche, celle-ci se structure donc autour de trois catégories d'analyse : (a) l'analyse urbaine et la construction de l'identité du site au fil du temps ; (b) l'analyse des représentations, actions, discours et critères des acteurs impliqués dans l'aménagement des espaces publics du secteur ; (c) l'analyse des pratiques spatiales des usagers des espaces publics.

Ces différentes catégories d'analyse nous ont amené à mobiliser en parallèle différents types de support d'analyse émanant de sources primaires ou secondaires sur lesquels nous reviendrons en détail ci-dessous. Pour autant, la méthodologie ne construit pas de logique d'analyse séquentielle ou chronologique entre chaque matériel relevé dans le cadre de la recherche. La mobilisation en parallèle de différents supports n'a pas non plus eu pour objectif de construire une analyse comparative qui confronterait l'approche des acteurs à celle des usagers. Il s'agit plutôt de croiser et d'articuler différentes grilles de lecture afin de saisir la multiplicité des dimensions et des pratiques qui caractérise les espaces publics du cas d'étude et, chemin faisant, d'identifier les éventuels écarts dans la perception des acteurs institutionnels, ainsi que les raisons qui expliquent ces écarts.

#### **(a) L'analyse urbaine et la construction de l'identité du site au fil du temps**

Cette partie a eu pour objectif d'identifier les principaux enjeux et problématiques liés à la configuration et à l'identité urbaine du site d'étude. Elle s'est donc structurée autour de la reconstruction interprétative d'un état des lieux du secteur d'étude, de la description de sa situation stratégique au sein du territoire métropolitain de Santiago et de son évolution historique en lien avec la construction de la ville de Santiago. Le travail s'est concentré sur une analyse spatiale et cartographique qui relève du champ des études urbaines ainsi que sur une analyse de documents et de sources écrites.

Il s'agissait ainsi de construire un regard sur notre site d'étude en croisant une approche historique, géographique, cartographique, avec l'observation et l'analyse de l'espace même. L'analyse urbaine est donc ici mobilisée comme moyen de comprendre et de rendre compte du processus de construction d'un territoire, de la hiérarchie et de la structure de ses tracés viaires et de ses espaces publics, en lien avec les pratiques sociales du quotidien que ceux-ci hébergent (Panerai et al., 1999). Ce travail d'analyse urbaine s'est donc structuré autour

d'une approche à différentes échelles du secteur d'étude : l'échelle d'inscription géographique du site dans la vallée de Santiago ; sa position en tant que principal nœud d'échanges au sein du réseau métropolitain de transport ; son articulation avec le réseau viaire du centre-ville et sa position par rapport à celui-ci ; pour enfin arriver à l'échelle même des espaces publics du secteur, de leur dimension et spatialité. A l'échelle des espaces publics du secteur, une attention particulière a été donnée à l'inscription des différents modes de transports, aux principaux équipements et commerces présents au sein du secteur, ainsi qu'aux flux et pratiques associés à ces différentes activités.

Dans cette approche centrée sur la manière dont s'est construite l'identité urbaine du site au fil du temps, nous avons également attaché une grande importance aux ouvrages historiques ainsi qu'aux romans et essais littéraires qui traitent ou mentionnent notre secteur d'étude. Ces sources, ainsi que nos relevés cartographiques, nous ont non seulement offert un éclairage sur la position particulière qu'occupe notre site d'étude dans la ville de Santiago, ils nous ont également permis de construire une mise en perspective diachronique, tout en offrant des clés de lecture de la contemporanéité de notre cas d'étude (de Sardan, 1995).

Il est à noter que l'analyse urbaine ainsi que le recueil de sources secondaires ont démarré très tôt dans le travail de thèse. Ceci nous a permis de nous familiariser peu à peu avec le cas d'étude avant de nous centrer sur l'observation des pratiques et les positions des acteurs, mais également d'élaborer des premières hypothèses exploratoires et d'affiner nos questionnements et notre problématique de recherche. Ces premières approches méthodologiques nous ont, en retour, permis de sélectionner les sources les plus pertinentes qui ont par la suite été intégrées comme corpus de l'enquête de terrain sur laquelle se sont fondées nos analyses.

⇒ **Types de sources associés à l'analyse urbaine et la construction de l'identité du site au fil du temps :**

- Relevés cartographiques
- Sources secondaires :
  - Cartographies et photographies historiques
  - Articles et ouvrages scientifiques
  - Ouvrages historiques
  - Romans et essais littéraires

## **(b) L'analyse du cadre d'action des acteurs impliqués dans l'aménagement des espaces publics**

Cette partie s'est basée sur le recueil de données de type émique (de Sardan, 1998), c'est-à-dire de données centrées sur la manière de penser et l'analyse des représentations, des actions, des discours et des projections des acteurs impliqués dans l'aménagement du secteur d'étude, ainsi que du cadre d'action dans lequel ces derniers évoluent, en identifiant les conséquences de ce cadre d'action sur l'aménagement de l'espace même.

Le travail de terrain a consisté en une série d'entretiens semi-directifs réalisés entre les mois de juin et octobre 2019, auprès de 21 acteurs institutionnels impliqués dans la gestion du secteur d'étude. Ces entretiens semi-directifs, qui en général ont duré entre 1h et 1h30, ont été conduits à partir d'un canevas de questions prédéfinies qui constituaient le fil directeur de chaque entretien tout en laissant une grande place à la dynamique même des échanges et de leur contenu.

Le questionnaire des entretiens semi-directifs a été élaboré dans l'idée de pouvoir par la suite construire une analyse à la fois du contenu et du discours des acteurs (Silverman, 2006). Il contenait ainsi environ une quinzaine de questions qui avaient pour objectifs de reconstituer : le parcours professionnel de l'acteur interrogé ; sa vision générale du secteur d'étude, de son périmètre et de sa dénomination ; les compétences de son institution de rattachement sur notre secteur d'étude ; l'intérêt et les initiatives d'aménagement portés par son institution de rattachement ; les enjeux et les éventuelles difficultés auxquels ceux-ci font face dans la mise en place de ces initiatives ; les autres acteurs avec lesquels ils sont amenés à négocier ou à collaborer ; ainsi que les enjeux en termes de mobilité et d'espace public associés au secteur.

Un premier travail d'identification et de relevé des différents acteurs institutionnels impliqués dans l'aménagement des espaces publics du secteur a été mené. La sélection des participants s'est faite à partir des études et projets concernant le site auxquels ils avaient participé ou étaient en train de participer au moment du travail de terrain. Ainsi, une première liste d'acteurs a été élaborée sur la base des connaissances acquises en recensant les différentes initiatives d'aménagement qui ont été menées sur le site. Cette première liste a ensuite été étoffée au gré des entretiens par les commentaires et indications des acteurs interrogés.

Les fonctionnaires publics chiliens étant soumis à un *turnover* important à chaque mandat présidentiel, nous avons fait le choix de ne pas seulement interroger des personnes en fonction au moment de l'enquête de terrain. Certains entretiens ont en effet été menés auprès d'ex-fonctionnaires qui dans le passé ont été impliqués dans l'aménagement du site et qui, n'exerçant plus dans des postes publics à responsabilité, disposaient d'une plus grande liberté de parole. Dans le même esprit, nous avons également choisi de ne pas toujours interroger les chefs de départements ou de directions au sein des institutions, ces derniers occupant souvent des postes au caractère plus politique. Ainsi, de nombreux entretiens ont été menés auprès de fonctionnaires techniques ayant souvent une plus grande connaissance des enjeux et des difficultés techniques liés à l'exercice de leurs fonctions au quotidien.

La grande majorité des entretiens a ainsi été réalisée auprès d'organismes publics ou d'organismes dont la tutelle est rattachée à des organismes publics. Certains entretiens ponctuels ont été menés auprès d'acteurs privés (consultants ou universitaires) qui ont été impliqués dans l'aménagement des espaces publics du secteur d'étude.

Conformément au protocole de recherche, les sources des entretiens ont été anonymisées, ne faisant référence qu'à l'organisme auquel chacun appartient et aux profils des acteurs interrogés.

Tableau 1. Liste des acteurs interrogés par organisme de rattachement

Organisme de rattachement	Profils des acteurs interrogés et éventuelle direction de rattachement
<b>Échelon d'intervention national</b>	
<b>MINVU</b> <i>Ministerio de Vivienda y Urbanismo</i> Ministère du Logement et de l'Urbanisme	<b>DDU</b> <i>División de Desarrollo Urbano</i> Division de Développement Urbain <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fonctionnaire de la DDU</li> <li>2. Ex-directeur de la DDU</li> <li>3. Ex-fonctionnaire de la DDU</li> </ol> <b>SERVIU</b> <i>Servicio de Vivienda y Urbanismo</i> Service du Logement et de l'Urbanisme <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Ex-fonctionnaire du SERVIU</li> </ol>



<b>MOP</b> <i>Ministerio de Obras Públicas</i> Ministère des Travaux Publics	<b>DA</b> <i>Dirección de Arquitectura</i> Direction de l'Architecture 5. Ex-fonctionnaire de la DA
<b>CMN</b> <i>Consejo de Monumentos Nacionales</i> Conseil des Monuments Nationaux	6. Fonctionnaire
<b>MTT</b> <i>Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones</i> Ministère des Transports et Télécommunications	<b>SECTRA</b> <i>Secretaría de Transporte</i> Secrétariat du Transport 7. Fonctionnaire de la SECTRA 8. Fonctionnaire de la SECTRA, membre du Comité Intermodal
<b>Échelon d'intervention métropolitain ou régional</b>	
<b>GORE RM</b> <i>Gobierno Regional Metropolitano</i> Gouvernement Régional Métropolitain	9. Fonctionnaire, membre du Comité de Mobilité
<b>DTPM</b> <i>Directorio de Transporte Público Metropolitano</i> Directoire de Transport Public Métropolitain	10. Fonctionnaire de la Direction d'Infrastructure 11. Ex-fonctionnaire de la Direction d'Infrastructure 12. Fonctionnaire de la Direction de Planification
<b>METRO S.A.</b>	13. Fonctionnaire de la Direction d'Ingénierie, d'Architecture et de maîtrise d'œuvre
<b>Mapocho 42K Lab UC</b> <i>Laboratorio Mapocho 42K de la Escuela de Arquitectura, Universidad Católica de Chile</i> Laboratoire Mapocho 42K de l'École d'Architecture, Université Catholique du Chili	14. Membre de l'équipe de maîtrise d'œuvre du laboratoire Mapocho 42K
<b>Échelon d'intervention communal et intercommunale</b>	
<b>Asociación MLCH</b> <i>Asociación de Municipios Mapocho-La Chimba</i> Association des municipalités Mapocho-La Chimba	15. Représentant de l'association MLCH
<b>Municipalidad de Santiago</b> Municipalité de Santiago	<b>SECPLAN</b> <i>Secretaría Comunal de Planificación</i> Secrétariat Communal de Planification 16. Fonctionnaire de la SECPLAN 17. Fonctionnaire de la Direction de Mobilité
<b>Municipalidad de Independencia</b> Municipalité de Independencia	<b>SECPLAN</b> <i>Secretaría Comunal de Planificación</i> Secrétariat Communal de Planification 18. Fonctionnaire de la SECPLAN

<b>CORDESAN</b> <i>Corporación para el Desarrollo de Santiago</i> Corporation pour le développement de Santiago	1. Ex-fonctionnaire
<b>CCEM</b> <i>Centro Cultural Estación Mapocho</i> Centre Culturel Estación Mapocho	2. Fonctionnaire
<b>Consultor privado independiente</b> Consultant privé indépendant	3. Membre de l'équipe de maîtrise d'œuvre du projet Explanada de los Mercados

Les entretiens semi-directifs ont été enregistrés à l'aide d'un dictaphone et retranscrits par la suite sur Word afin d'être analysés. Nous nous sommes servis du logiciel d'analyse de données N-Vivo afin de garantir une certaine rigueur dans notre processus d'analyse systématique des entretiens, tout en maintenant une codification manuelle et libre des différents contenus sur la base de nos propres interprétations.

Dans un premier temps, les contenus thématiques évoqués par chacun des acteurs ont été identifiés et affinés au fur et à mesure de l'avancement de l'analyse. L'analyse de contenu a ensuite consisté, dans un second temps, en une catégorisation de données textuelles qualitatives en groupes d'entités similaires, que l'on pourrait également qualifier de catégories conceptuelles (Julien, 2008). L'analyse de contenu a également été complétée par une analyse du discours centrée sur le verbatim et le type de lexique utilisé par les acteurs interrogés (Weninger, 2008).

Les catégories conceptuelles interprétatives qui ont émergé de ces différentes analyses ainsi que leur articulation et hiérarchie interne nous ont ainsi permis de renseigner les dimensions préalablement énoncées dans le cadre de notre méthodologie, à savoir : les représentations, actions, discours et projections des acteurs, ainsi que leurs différentes descriptions du cadre d'action dans lequel ils évoluent et du niveau de coordination dont ils disposent entre eux.

Ces entretiens semi-directifs ont été complétés par ailleurs de manière ponctuelle par la consultation de documents relatifs aux initiatives de planification sur le site qui ont également fourni des éclairages et une certaine mise en perspective du discours des acteurs.

⇒ **Types de sources associés à l'analyse des représentations, actions, discours et critères des acteurs :**

- Entretiens semi-directifs
- Sources secondaires :
  - Normes, lois et décrets associés au cadre d'urbanisme légal
  - Projets et études d'aménagement urbain du secteur

**(c) L'analyse des pratiques spatiales des usagers des espaces publics**

Cette partie s'est construite essentiellement autour d'observations in-situ, sous forme de relevés photographiques et de prises de notes, qui se sont déroulées tout au long du travail de recherche et qui nous ont permis peu à peu de nous imprégner et de nous familiariser avec notre terrain. Le travail d'analyse des observations in-situ a permis d'identifier et de catégoriser les types d'actions et d'usages qui ont lieu sur le site.

La photographie a donc été mobilisée comme un outil heuristique d'exploration des pratiques socio spatiales permettant d'interroger les modalités de déploiement de ces pratiques. Il s'est agi, en effet, de mobiliser une expérience du regard dans la construction d'un projet de connaissance (Didi-Huberman, 2003). L'outil photographique a donc été approché comme une catégorie du langage et de la pensée qui permet d'installer une certaine mise en perspective et qui, chemin faisant, propose une compréhension renouvelée d'une situation donnée (Collier & Collier, 1986 ; Becker, 1981 ; Pink, 2004, 2007). Dans leur grande majorité, ces photos ont été prises à partir de l'appareil photo intégré au téléphone. Cet appareil, qui possède une ouverture de diaphragme f/2,2, un capteur de 4,8mm et un objectif fixe de 29 mm, présentait plusieurs avantages. Tout d'abord, il nous offrait la possibilité de maintenir pour toutes les photos des conditions de prises de vues constantes avec un angle relativement large et un autofocus qui permettait une mise au point rapide.

Cette flexibilité nous a permis de multiplier les prises de vue sur notre terrain d'étude. Celles-ci se sont déployées tout au long du travail de recherche, même si la majorité des prises s'est concentrée entre les mois de septembre et octobre 2019. Cela nous a également permis de couvrir différents horaires de la journée tout au long de la semaine. Les prises se sont

déroulées de manière exploratoire en fonction des situations rencontrées in-situ. Ainsi, certaines photos ont été prises en circulant sur le site, d'autres au contraire sont le résultat d'observations longues, parfois de plusieurs heures, autour d'un point particulier du secteur (une sortie de métro, un croisement, etc.). Les relevés photographiques ont été accompagnés de prises de note in-situ et ex-post qui ont servi à noter nos impressions, des commentaires des passants ou encore des éléments sur lesquels il nous semblait important de revenir lors d'une prochaine visite de terrain.

Par la suite, à partir du travail ex post d'observation des photos prises, les photos ont été utilisées comme supports de deux catégories d'analyses : d'une part l'analyse du déploiement des différents modes de transports et des différents flux piétons au sein des espaces du site, et d'autre part l'analyse des pratiques et des usages associés à ces flux. Pour cette deuxième catégorie centrée sur les pratiques et usages, nous avons fait le choix de construire l'analyse autour d'un champ lexical de verbes, ce qui nous permettait ainsi de mettre en évidence les actions en cours au sein des espaces publics.

L'observation in-situ a également été accompagnée d'un sondage de type « *poll* » réalisé de manière anonyme auprès des passants. Il est important ici de préciser que ce sondage de type « *poll* » en un temps réduit (moins de 5 min) n'a pas été élaboré dans l'objectif de mener une enquête quantitative auprès des passants, il constitue plutôt une approche qualitative cadrée. Le sondage visait, en appui du travail d'observation in-situ, à identifier certaines tendances générales concernant les motifs de la présence des passants dans le secteur, la régularité de leur passage par le site et leur vision des espaces publics et du secteur en général. Le contenu du questionnaire a été testé plusieurs fois en situation sur le site. Ces allers-retours entre situation de terrain et formulation des questions nous ont permis de préciser son orientation et son contenu et d'affiner la formulation des questions en fonction du temps que nous avons estimé que les passants qui circulent sur le site sont disposés à accorder. Notre objectif étant de s'intéresser aux pratiques quotidiennes sur le site, le sondage a été réalisé les mardis et jeudis aux heures de pointes (de 8h à 10h du matin et de 17h à 19h en fin de journée). Un total de 132 sondages a été réalisé, réparti de manière homogène sur l'ensemble du site et sur l'ensemble des horaires définis. Pour plus de clarté, nous avons fait le choix d'interroger

exclusivement des passants en circulation, c'est-à-dire en excluant les personnes qui attendaient aux arrêts de bus.

Ce sondage de type « *poll* » a été complété par ailleurs de manière ponctuelle par l'analyse de deux principales sources secondaires qui ont également fourni, en appui du travail d'observation, des éclairages sur certaines tendances générales concernant les pratiques et visions des passants :

- Une enquête auprès des usagers du système de bus réalisée aux arrêts de bus du secteur par des étudiants du cours « Villes en Mouvement » de l'Institut d'Études Urbaines et Territoriales de l'Université Catholique du Chile en 2018 ;
- Des comptages de flux piétons au sein du secteur d'étude réalisé par l'agence Gehl en 2016 et par des étudiants du cours « Villes en Mouvement » de l'Institut d'Études Urbaines et Territoriales de l'Université Catholique du Chile en 2018.

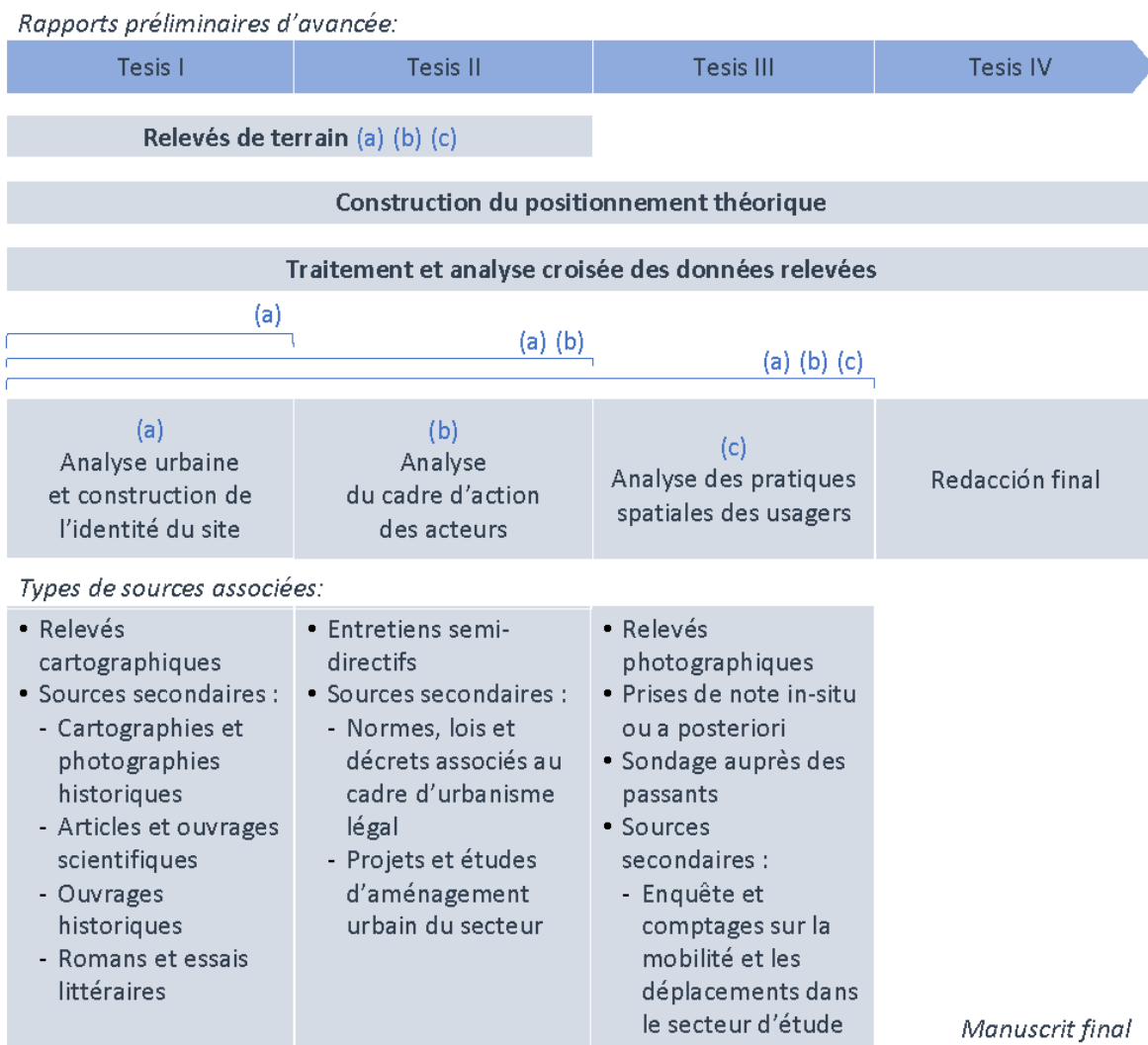
⇒ **Types de sources associés à l'analyse des pratiques spatiales des usagers des espaces publics :**

- Relevés photographiques
- Prises de note *in situ* ou *a posteriori*
- Sondage de type « *poll* » auprès des passants
- Sources secondaires :
  - Enquête et comptages sur la mobilité et les déplacements dans le secteur d'étude (2016 et 2018)

Comme nous l'avons déjà mentionné préalablement, méthodologiquement ces trois grandes catégories d'analyse n'obéissent pas à un ordre séquentiel dans la construction de notre démonstration. Le travail d'écriture des analyses partielles rédigées dans le cadre des rapports préliminaires établis par le Programme de Doctorat de la FADEU UC (*Tesis I, II, III et IV*) a effectivement aidé à formaliser des points d'étapes. Néanmoins, ces rapports n'ont pas été pensés comme des rendus de chapitres mais, au contraire, nous ont permis, au fur et à mesure de l'avancée de la thèse, de construire une démonstration progressive basée sur l'analyse croisée et articulée des différents matériaux de recherche relevés au moment du travail de terrain. Comme le montre la figure ci-dessous — en cohérence avec le caractère inductif de la recherche — le travail de construction de notre positionnement théorique et l'analyse

croisée des données ont été affinés en parallèle tout au long de la thèse, chaque partie se nourrissant mutuellement de l'autre.

Figure 1. Synthèse des approches retenues et de leur articulation dans la construction de la thèse



Les résultats de recherche issus de cette méthodologie sont présentés dans les chapitres suivants. Nous reviendrons d'abord sur la contextualisation de notre cas d'étude et sa conceptualisation dans le cadre de la recherche, avant de nous centrer sur l'analyse des processus de production des espaces publics du secteur. Il est important ici de préciser que l'approche relationnelle

En cohérence avec notre approche à la question du terrain développée ci-dessus, nous avons, en effet, considéré la définition de notre cas d'étude comme faisant intrinsèquement partie

de la recherche (Steck, 2012). En ce sens, tant l'exercice de contextualisation comme celui de conceptualisation du cas d'étude, présentés ci-dessous, n'ont pas pour objectif de simplement « planter le décor » en le reconstruisant sous différents angles. Ils sont, au contraire, constitutifs de notre démarche de recherche et nous ont permis de stabiliser une définition de notre cas avant de se centrer sur l'analyse des processus de production des espaces publics du secteur où nous reviendrons sur les facteurs qui expliquent les écarts observés entre la conception de l'espace par les acteurs de l'aménagement et les pratiques d'appropriation des usagers.

C'est donc bien l'ensemble des éléments qui seront développés ci-dessous qui nous permettront d'avancer dans la construction d'un cadre interprétatif des processus de co-construction entre espace et société au sein de notre secteur d'étude.

## **Chapitre 3. Contextualisation du cas d'étude**

Tel que nous l'avons énoncé dans notre méthodologie, le choix de travailler sur un cas d'étude unique requiert d'un cadrage contextuel, à la fois diachronique et synchronique afin d'identifier dans un premier temps les enjeux urbains qui caractérisent le site dans le contexte de la ville de Santiago et de stabiliser, par la suite, une définition conceptuelle du cas d'étude.

Notre approche au terrain d'étude se concentrera donc d'abord sur les conditions urbaines actuelles du site, sa situation géographique et son articulation au sein du territoire métropolitain de la ville de Santiago. Nous reviendrons également sur la présence des différentes infrastructures de transport au sein des espaces publics du secteur et sur l'existence d'une multiplicité d'acteurs institutionnels en charge de l'aménagement de ces espaces publics.

Au travers de l'analyse d'ouvrages historiques et littéraires, nous nous intéresserons par la suite à la construction de l'identité urbaine du site au fil du temps qui, comme nous le verrons, est étroitement liée à la fondation et au développement de la ville de Santiago à cheval sur les deux rives du fleuve Mapocho. Nous reviendrons ainsi sur le rôle du secteur comme espace d'articulation et de transition entre la ville formelle de la rive sud et la ville plus informelle de la rive nord, ainsi que sur la construction et configuration des espaces publics et leur articulation avec les différentes infrastructures de transport qui ont accompagné le processus de métropolisation de la ville de Santiago.

### **3.1 Le contexte urbain actuel**

#### **3.1.1 La situation géographique du secteur d'étude**

Le bassin géographique de la ville de Santiago se situe dans la Vallée Centrale du Chili, bordée par la cordillère des Andes à l'ouest et traversée par le fleuve Mapocho. L'altitude des sommets de la Cordillère, qui culminent pour certains à plus de 6 000m, et les courtes distances qui séparent ces sommets de l'Océan Pacifique, transforment ainsi le lit du fleuve



Mapocho en un courant torrentiel au moment de la fonte des neiges, le fleuve maintenant un débit très faible le reste du temps. La ville de Santiago sera fondée au cœur de ce système géographique, profitant de cette position stratégique dans le territoire de la Vallée Centrale qui en fait, dès l'époque inca, un lieu d'échanges et de communication avec le reste du territoire.

Figure 2. Position du site dans le territoire de la Vallée Centrale



Source: Google Earth.

En 1541, l'expédition menée par Pedro de Valdivia arrive, en effet, sur l'actuel site de la ville de Santiago par le Camino del Inca<sup>4</sup> qui fait partie du réseau de voies qui irriguaient le territoire inca. Ce chemin deviendra par la suite Camino de Chile<sup>5</sup>, puis La Cañadilla et correspond aujourd'hui à l'une des grandes avenues nord-sud qui permet d'accéder au secteur Cal y Canto : l'avenue Independencia.

---

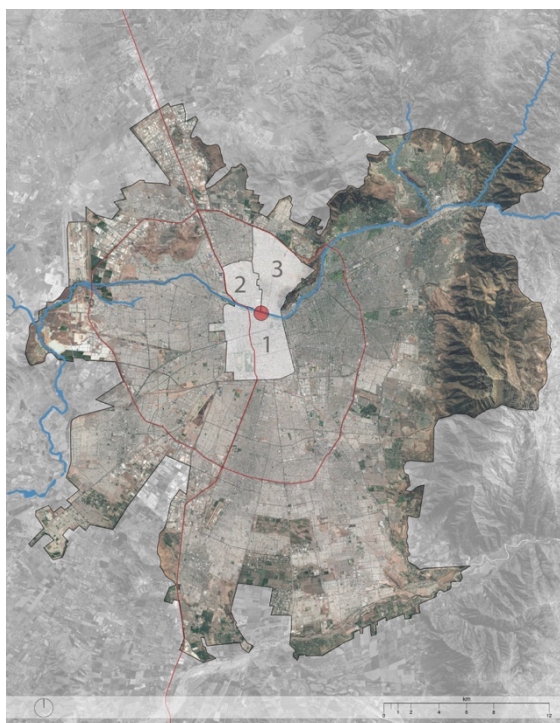
<sup>4</sup> Chemin de l'Inca

<sup>5</sup> Chemin du Chili

Les conquistadors espagnols s'installèrent d'abord sur la rive nord avant de traverser le fleuve Mapocho, à l'endroit du site d'étude, et de choisir comme site définitif le secteur de la rive sud, connu aujourd'hui sous le nom de Triángulo Fundacional<sup>6</sup>. Ce périmètre triangulaire qui correspond à la ville coloniale constitue encore de nos jours le centre administratif de la ville.

Le secteur d'étude, situé en bordure nord du Triángulo Fundacional sur les berges du Mapocho, est ainsi intimement lié à la création de la ville de Santiago et fonctionne dès l'époque coloniale comme porte d'entrée depuis la principale voie de communication de la vallée du Mapocho, le Camino de Chile, qui assure la connexion nord-sud avec le reste du territoire. Cette position stratégique du secteur d'étude, ancrée dans la Vallée Centrale et articulée autour de deux éléments topographiques majeurs, la Cordillère et le fleuve, le consacre comme espace d'échange d'échelle territoriale.

### 3.1.2 Le secteur dans le territoire métropolitain de Santiago



Actuellement, le site du nœud d'échanges de Cal y Canto se situe dans une position d'articulation entre trois communes du Grand Santiago :

- La commune de Santiago (1) sur la rive sud qui inclut dans son périmètre le centre colonial de la ville fondée au XVI<sup>ème</sup> siècle.
- Les communes d'Independencia (2) et de Recoleta (3) sur la rive nord.

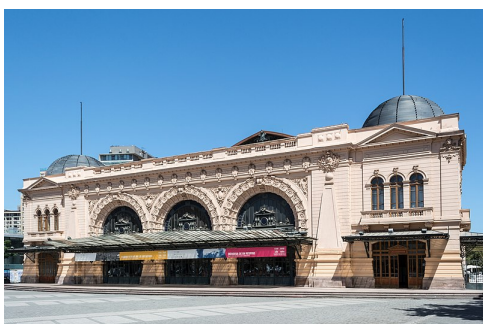
Figure 3. Position du site d'étude dans le Grand Santiago.

<sup>6</sup> Le *Triángulo Fundacional* (triangle fondateur) est délimité par la topographie du site de l'époque à savoir : le fleuve Mapocho au nord ; La Cañada au sud, bras asséché du fleuve, qui deviendra plus tard l'artère principale de la ville, l'Alameda ; et le Cerro Huelén à l'est, renommé Cerro Santa Lucía par les Espagnols.

Ces communes correspondent à l'expansion urbaine du secteur de la ville coloniale qui autrefois portait le nom de La Chimba, qui en quechua veut dire « de l'autre côté »<sup>7</sup>, faisant référence à l'autre rive du fleuve (Echaiz, 2017 ; Rosales, 1948). La Plaza de Armas, place principale des villes coloniales espagnoles, se situe à un peu plus de 500m de distance au sud du secteur d'étude. Cette distance établit une certaine autonomie entre la Plaza de Armas et le site tout en lui conférant une fonction de porte d'entrée vers le centre de la ville, depuis l'époque coloniale, A cette condition de porte d'entrée du centre, se rajoute la proximité de la rive nord et du principal marché de la ville, La Vega.

Dans une position charnière entre les deux rives, le site fonctionne comme un espace de transition entre la ville formelle coloniale de la rive sud et la ville informelle de la rive nord, La Chimba. Cette situation de confrontation entre les deux rives est marquée symboliquement par la présence de deux bâtiments classés au patrimoine national sur la rive sud : La Estación Mapocho<sup>8</sup>, ancienne station de train qui assurait la connexion avec la ville de Valparaiso, aujourd'hui reconvertie en centre culturel ; Le Mercado Central<sup>9</sup>, aujourd'hui un marché de caractère plus touristique que le marché de La Vega qui lui fait face sur la rive nord.

Figure 4. La Estación Mapocho.



Source : Archive du CCEM.

Figure 5. Le Mercado Central.



Source : Archive du CMN.

Figure 6. Principaux équipements et principales voies qui desservent le site

---

<sup>7</sup> Selon le Dictionnaire de la Real Academia Española (REA), actualisé en 2018

<sup>8</sup> La Station Mapocho

<sup>9</sup> Le Marché Central



La situation du site d'étude dans la ville de Santiago, au bord du fleuve, entre le centre et la rive nord, lui confère ainsi un rôle d'espace d'articulation de différents équipements d'échelle métropolitaine qui se situent dans un rayon de 500m autour du métro Puente Cal y Canto. Il est également le point de convergence de deux des principaux axes de transit nord-sud du centre : l'avenue Independencia et l'avenue Recoleta.

### **3.1.3 Le secteur dans le réseau de transport métropolitain**

Le secteur d'étude accueille au sein de ces espaces publics un nœud d'échange multimodal composé de nombreuses infrastructures de transport qui desservent l'ensemble de la Région Métropolitaine. En 2016, le secteur d'étude accueillait un flux de 48 100 changements modaux journaliers, se positionnant ainsi comme le principal nœud d'échange entre le Centre et le nord de la ville<sup>10</sup>. On y compte en effet :

- La station de métro Puente Cal y Canto desservie par la ligne 2, principal axe nord-sud, et la ligne 3, inaugurée en janvier 2019, qui connecte les communes du nord-ouest avec l'est de la ville.

En 2025, il y sera également possible de réaliser une connexion avec la nouvelle ligne 7, actuellement en construction, qui connectera les secteurs populaires de la rive nord avec les secteurs favorisés situés à l'est de la ville sur la rive sud. L'ouverture de la ligne 7 fera de la station de métro Puente Cal y Canto l'une des deux stations de l'ensemble de l'aire métropolitaine à accueillir trois lignes de métro.

- Trente-et-une lignes de bus du Transantiago possèdent un arrêt dans le secteur d'étude et desservent l'ensemble de la ville<sup>11</sup>. Les arrêts de bus qui accueillent ces lignes sont déployés au sein des espaces publics du secteur.

---

<sup>10</sup> Source : Directoire de Transport Public Métropolitain (DTPM) dans Gehl, J. (2017) Santiago Camina. La calle como espacio público. BID-Intendencia de la Región Metropolitana

<sup>11</sup> Source : Annexes du Cahier des Charges du Concours « Explanada de Los Mercados » (2016) Asociación de Municipios Mapocho-La Chimba (MLCH)

- Trois arrêts de taxis collectifs sont répartis sur les deux rives.
- Des points d'arrêts de lignes de bus suburbaines sur la rive nord.
- Une piste cyclable d'échelle métropolitaine, la 42k, qui traverse le secteur d'étude d'est en ouest, le long du fleuve Mapocho sur la rive sud.

L'autoroute souterraine Costanera Norte, qui borde la rive nord du fleuve d'est en ouest et possède deux sorties dans le secteur d'étude, impacte également les espaces publics du secteur.

Figure 7. Localisation des sorties de métro, des arrêts de bus et de la piste cyclable 42k

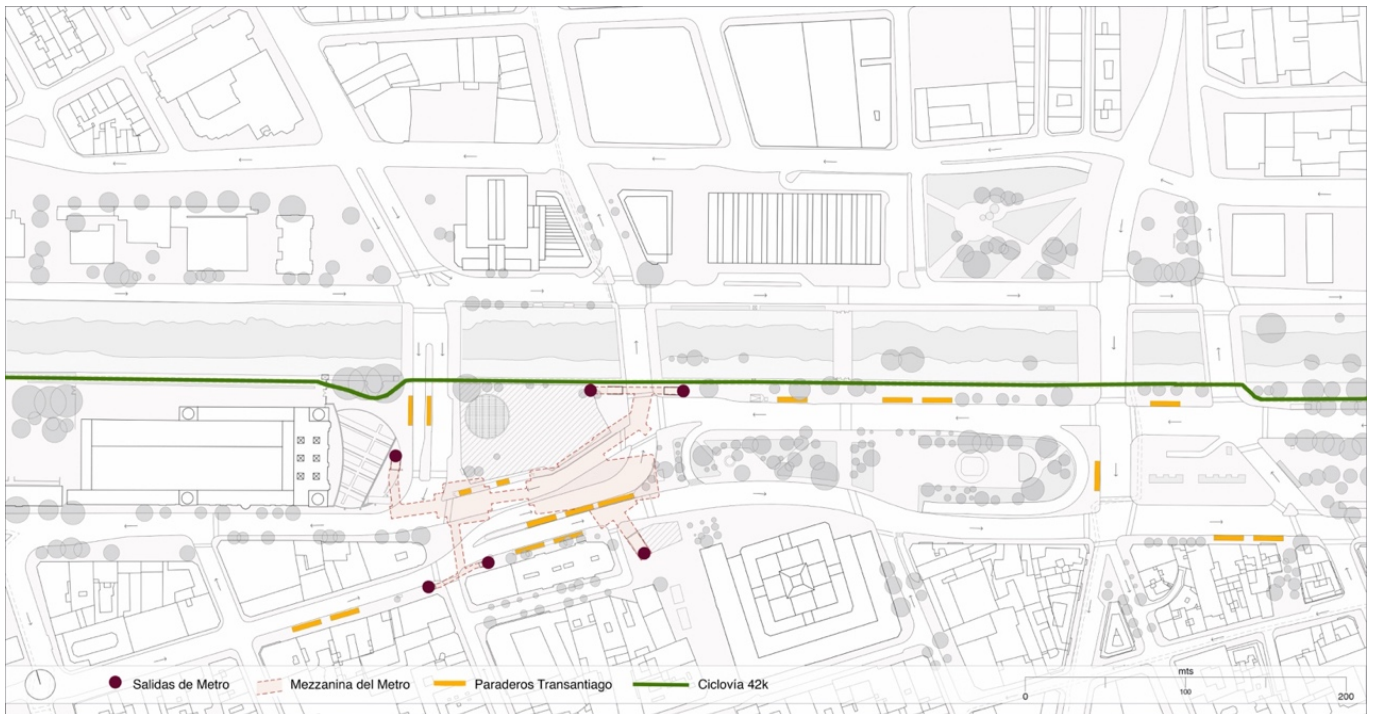
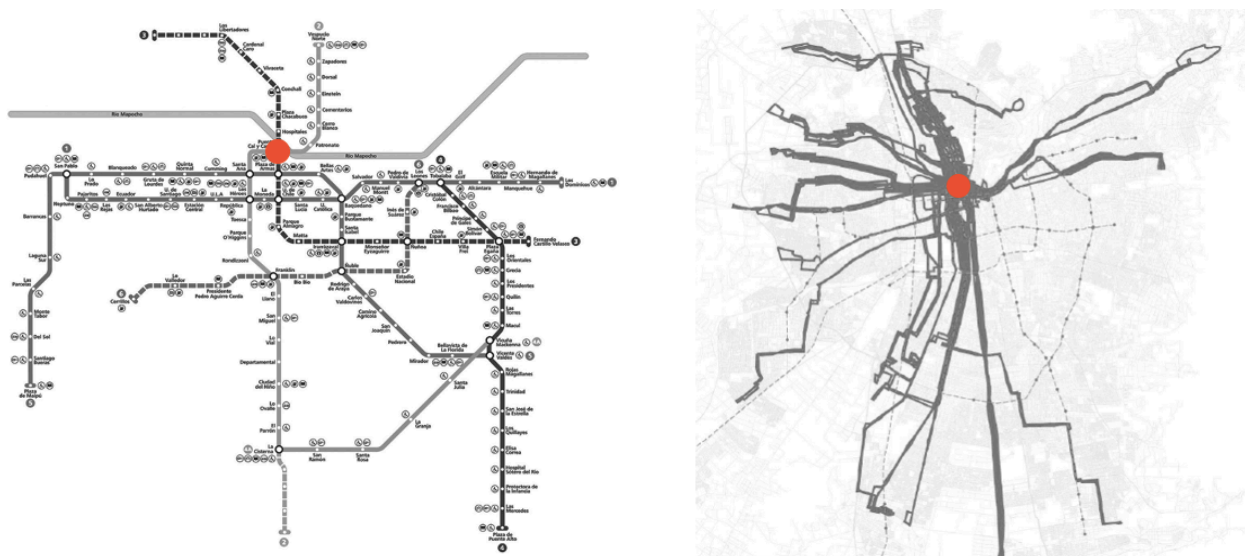


Figure 8. Localisation du site dans le réseau de transport métropolitain  
(A gauche, le réseau de métro ; à droite le réseau de bus)



Sources : Metro / DTPM (2015).

### 3.1.4 L'espace public aux abords du nœud d'échanges

Le secteur fonctionne comme un entonnoir qui contraint l'espace urbain et impose, par la présence du fleuve, une orientation est-ouest scindant la trame viaire nord-sud entre les deux rives. La présence conjointe du fleuve Mapocho, ainsi que celle du Parque Forestal à l'extrémité est du site, définissent une échelle d'espace public et de trame viaire qui contraste avec celle, plus tenue de la ville formelle de la rive sud et de la ville informelle de la rive nord.

En bordure du fleuve, les espaces des deux rives semblent ainsi se dilater et s'ouvrir sur le fleuve Mapocho. Le grand marché de La Vega sur la rive nord, et dans une moindre mesure le Mercado Central, participent de cette ouverture de l'espace, en créant des continuités piétonnes avec les espaces publics du secteur. A l'ouest du site, cette amplitude d'espace public vient buter sur les espaces du centre culturel de la Estación Mapocho.

Figure 9. « Plan Nolli » du secteur d'étude



La rencontre des deux rives s'organise en réalité au sein d'un système spatial qui requiert un changement d'échelle pour être saisi dans sa totalité. La Estación Mapocho est, en effet, le terminal de ce qui constituait, à la fin du XIXème et au-début du XXème siècle, le Ferrocarril de Circunvalación<sup>12</sup>, l'autre terminal étant la Estación Pirque qui se situe à l'extrémité est du

---

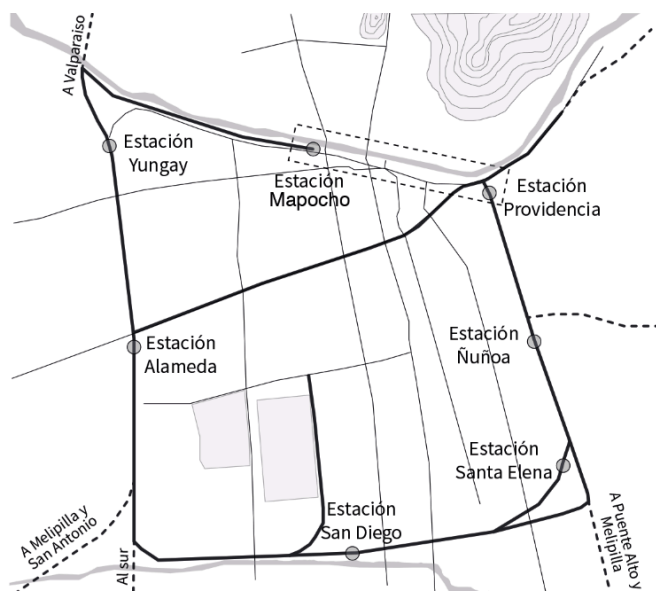
<sup>12</sup> Chemin de fer de circonvallation



Parque Forestal (actuelle Plaza Baquedano). Le système formé par les espaces publics du nœud d'échanges de Cal y Canto et par le Parque Forestal se situe ainsi dans le tronçon manquant de l'anneau ferroviaire et d'une certaine manière viennent boucler ce système.

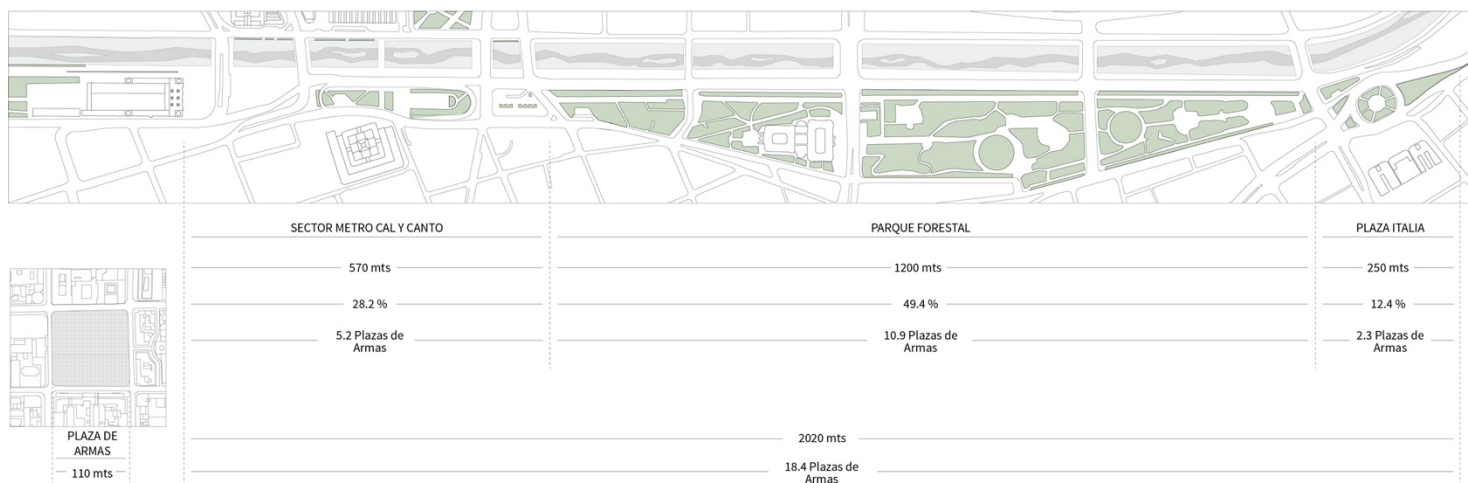
Les espaces publics du site d'étude s'inscrivent ainsi dans une logique territoriale qui s'articule autour de la question du transport à l'échelle métropolitaine.

Figure 10. Le tracé du Ferrocarril de Circunvalación.



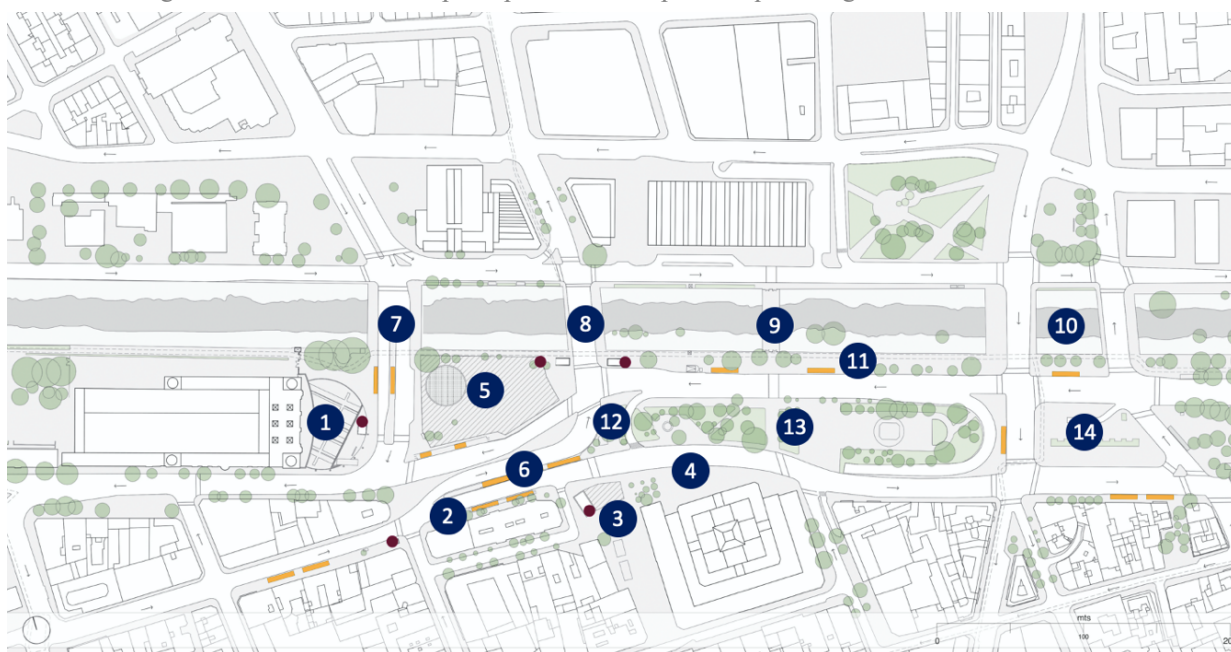
Situé dans la prolongation du Parque Forestal, dans une relation de tension entre les deux terminaux de l'ancien anneau ferroviaire, le secteur d'étude vient boucler ce système et offre, grâce à cette configuration, un espace public qui représente à lui seul environ un tiers du tronçon inexistant de l'anneau et cinq fois la longueur de la Plaza de Armas.

Figure 11. Le « tronçon inexistant » entre Estación Mapocho et Estación Providencia (actuelle Plaza Italia)



Ce grand espace public est en réalité extrêmement fragmenté par les voies de circulation. L'espace se compose ainsi de plusieurs « sous-espaces » qui se configurent autour des usages liés aux fonctions et aux édifices présents sur le site. On peut ainsi distinguer :

Figure 12. Localisation des principaux « sous-espaces » qui configurent le site d'étude



1. L'esplanade devant la Estación Mapocho
2. Le trottoir sud de la rue General Mackenna
3. Le Paseo Puente
4. L'esplanade devant le Mercado Central
5. Le chantier du métro et les trottoirs qui le bordent
6. L'îlot d'arrêts de bus sur General Mackenna
7. Le pont Padre Alberto Hurtado, au droit de l'avenue Independencia
8. Le pont La Paz
9. Le pont piéton Puente de Los Carros (actuellement fermé au public)
10. Les deux ponts de l'avenue Recoleta
11. Les bords du fleuve Mapocho
12. Le terre-plein au droit du pont La Paz
13. Le terre-plein entre les ponts La Paz et avenue Recoleta
14. Le terre-plein entre les deux ponts de l'avenue Recoleta

*On peut également noter la présence en sous-sol de la mezzanine du métro Puente Cal y Canto qui se déploie sur une partie importante du site entre les ponts Padre Hurtado et La Paz et qui accueille pendant les horaires d'ouverture du métro des commerces accessibles au public avant de passer la zone des tourniquets.*

Cette fragmentation de l'espace est d'autant plus problématique que les flux piétons sont importants sur le site. Selon Gehl (2016), aux heures de pointe, on dénombre ainsi jusqu'à 49 personnes/m<sup>2</sup>/minute dans certains secteurs. Le pont La Paz est quant à lui emprunté par plus de 25 000 piétons/jour en semaine.

Les voies de circulation, dont les largeurs et rayon de braquage ont été calibrés afin de fluidifier les flux de véhicules motorisés, représentent un problème non seulement de continuité piétonne mais également de sécurité. Pour remédier au manque de continuité piétonne, les passants traversent les voies de circulation à des endroits qui ne sont pas régulés par des passages piétons ou des feux.

Figure 13. Relevé des traversées piétonnes non régulées



Figure 14. Congestion des zones d'attente



Figure 15. Relevé des zones obscures la nuit



Source : « Santiago Camina. La calle como espacio público », Jan Gehl, 2018.

Autour des arrêts de bus et des sorties de métro, les zones d'attente des usagers des transports en commun sont également saturées aux heures de pointe, accentuant encore plus l'inconfort des piétons. Cette situation contraste fortement avec la présence de grands espaces de terre-pleins centraux qui sont largement sous-utilisés et laissés à l'abandon, notamment la nuit où ils se transforment en espaces particulièrement inhospitaliers du fait du manque, entre autres, d'éclairage public. Cette situation paradoxale entre, d'une part, des lieux fragmentés et saturés par les flux piétons et, d'autre part, des grands espaces centraux largement sous-utilisés et peu valorisés témoigne non seulement de l'inefficacité de la distribution des espaces publics entre les différents modes de transport mais également d'un certain manque de gestion des flux de la part des acteurs institutionnels, notamment des flux piétons liés aux infrastructures de transport et au commerce ambulant présents au sein des espaces publics du secteur.

Figure 16. Intensité des flux et des conflits entre les piétons, les vélos et les différents modes de transport



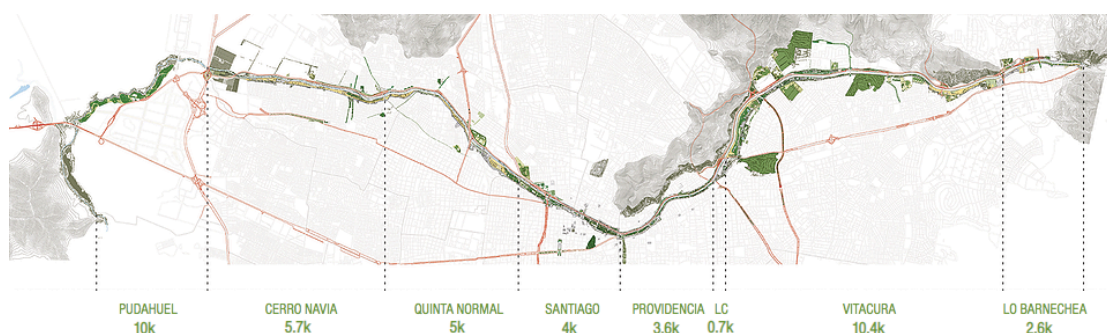
Figure 17. Saturation des trottoirs au droit d'une sortie de métro à l'entrée du pont La Paz et sur le pont La Paz lui-même



Ces dernières années, deux projets impliquant une reconfiguration des espaces publics du secteur ont vu le jour : l'aménagement de la piste cyclable du projet Mapocho 42K et le chantier des lignes 3 et 7 du Métro.

- ***Le projet Mapocho 42k***

Figure 18. Tracé de la piste cyclable 42k



Source : mapocho42k.cl

Le projet Mapocho 42K, communément appelé 42k, naît en 2009 comme projet de récupération des berges du Mapocho, principalement sur les berges sud. A l'origine pensé comme un système de parcs intégrés incluant une promenade vélo, il constitue aujourd'hui le principal axe de déplacement d'échelle métropolitain pour les modes doux. Inaugurée par tronçons à partir de 2016, la 42k est aujourd'hui essentiellement utilisée comme piste cyclable permettant une connexion efficace est-ouest sur la majeure partie du tracé mais qui, au droit du secteur d'étude, provoque un certain nombre de conflits d'usages dans l'espace public, notamment avec les flux piétons.

Figure 19. Insertion urbaine de la piste cyclable 42K le long du fleuve Mapocho



Les arrêts de bus et le commerce ambulant installés le long de la piste cyclable 42K



La superposition des flux vélos et piétons aux abords du Pont La Paz

La 42k est encombrée, à certains endroits, par des kiosques qui s'installent sur le bord du tracé de la piste cyclable mais également par la présence de piétons sur la piste même. Ces conflits, sur lequel nous reviendrons ultérieurement, sont en partie dus à la présence des palissades du chantier de la ligne 3 situés au cœur du site d'étude.

- ***Le chantier de la ligne 3 et 7 du métro***

La présence du chantier du métro contraint, en effet, les flux piétons et vélos en impactant fortement la surface disponible d'espace public aux abords directs du chantier, obligeant entre autres les piétons à circuler sur la piste cyclable, unique passage est-ouest possible au bord du fleuve.

L'espace correspondant au chantier du métro, délimité par des palissades de plusieurs mètres de haut, aurait dû être restitué comme espace public piéton à la fin du chantier de la ligne 3 en 2019. Le projet de la ligne 3 prévoyait, en effet, une place publique rénovée au droit du site des excavations. Mais à la fin de l'année 2018, la construction de la ligne 7 qui desservira également la station de métro Puente Cal y Canto est annoncée. L'entreprise Metro S.A. décide alors de maintenir les palissades de chantier jusqu'à la fin des travaux de la ligne 7 prévue pour 2025, sans qu'une réelle stratégie d'aménagement coordonnée des flux piétons garantissant des conditions de circulation correctes aux abords du chantier ne soient prises en compte, et cela, pendant plus d'une décennie au total.

Figure 20. L'étroitesse des espaces autour des palissades du chantier du métro, occupé au sud par des arrêts de bus provisoires et au nord par la piste cyclable 42K et les circulations piétonnes qui se superposent



Figure 21. Emplacement actuel des palissades du chantier de Metro sur le site (zone hachurée).

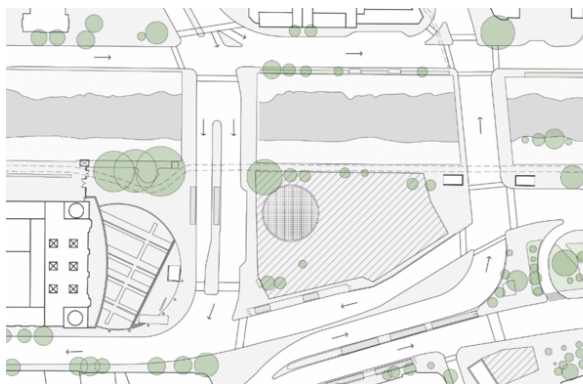
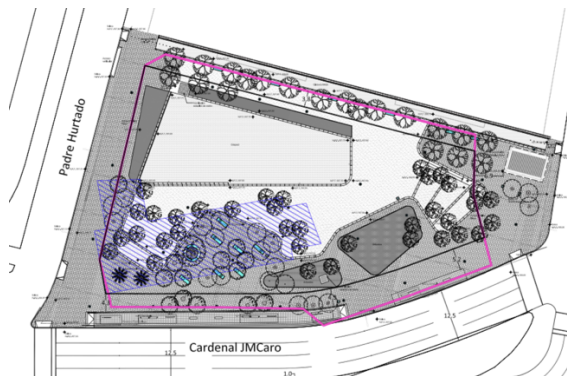


Figure 22. Projet d'aménagement des espaces publics de Metro. En violet, les palissades actuelles et en bleu, les excavations prévues pour la ligne 7



Source : Metro S.A.

### 3.1.5 Une multiplicité d'acteurs institutionnels en charge de l'espace public

Le cas du chantier du métro, qui impacte fortement les espaces publics du site, illustre bien la fragmentation des intérêts des différents acteurs institutionnels impliqués dans l'aménagement des espaces publics du secteur d'étude. En effet, tel que détaillé dans le tableau ci-dessous, les aménagements des espaces publics relèvent effectivement d'une multiplicité d'acteurs institutionnels aux compétences sectorielles variées et qui correspondent à différents échelons d'intervention (national, métropolitain ou régional, et communal ou intercommunal).

En fonction de l'organisme de rattachement, chacun de ces acteurs développe ainsi des intérêts propres sur la question de l'aménagement des espaces publics du secteur. Cependant, comme nous le verrons par la suite, cette complexité institutionnelle a pour conséquence l'émergence, voire la superposition, d'une multiplicité d'initiatives sectorielles qui sont rarement coordonnées entre elles.

Tableau 2. Champ d'action et intérêts déclarés des acteurs institutionnels en charge de l'aménagement et gestion des espaces publics du secteur

Organismes	Champ d'action et intérêts déclarés sur la question de l'aménagement et gestion des espaces publics du secteur
<b>Échelon d'intervention national</b>	
<b>MINVU</b> <i>Ministerio de Vivienda y Urbanismo</i> Ministère du Logement et de l'Urbanisme	Élaboration de plans et de programmes d'investissement de travaux d'infrastructure urbaine (voirie, parcs urbains et pistes cyclables).
<b>MOP</b> <i>Ministerio de Obras Públicas</i> Ministère des Travaux Publics	Élaboration d'études ou de projets spécifiques liés à la piétonisation en coordination avec le GORE RM.
<b>CMN</b> <i>Consejo de Monumentos Nacionales</i> Conseil des Monuments Nationaux	Protection, défense et mise en valeur du patrimoine du site. Évaluation de l'impact des projets publics ou privés sur les monuments historiques du secteur et leur environnement direct.
<b>MTT</b> <i>Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones</i> Ministère des Transports et Télécommunications	<b>SECTRA</b> <i>Secretaría de Transporte</i> Secrétariat du Transport  Élaboration de programmes et mission d'appui technique, en phase de préinvestissement, aux acteurs publics impliqués dans la gestion et la planification du transport et des flux associés au transport dans les espaces publics.  Coordination du Comité Intermodal chargé de gérer les problématiques de connexions intermodales en surface, entre autres dans les environs de la station de métro Puente Cal y Canto.
<b>Échelon d'intervention métropolitain ou régional</b>	
<b>GORE RM</b> <i>Gobierno Regional Metropolitano</i> Gouvernement Régional Métropolitain	Financement de projets municipaux, de DTPM ou de SERVIU MINVU dans le cadre d'interventions visant à améliorer la voirie, et dont environ un tiers du budget annuel est alloué à des projets de transport.  Gestion et coordination d'études ponctuelles ou de plans directeurs centrés sur la mobilité douce et les espaces publics.
<b>DTPM</b> <i>Directorio de Transporte Público Metropolitano</i> Directoire de Transport Public Métropolitain	Gestion et opération du système de transport public de surface de Santiago : organisation des itinéraires et localisation des arrêts, conception des espaces publics pour garantir l'accessibilité aux abords des arrêts, coordination des connexions intermodales avec Métro.



<b>METRO S.A.</b>	Gestion des points d'entrée et de l'accessibilité au réseau du Métro, coordination des connexions intermodales avec DTPM, réaménagement des espaces publics dans le cadre des travaux de construction ou amélioration des différentes lignes de Métro.
<b>Mapocho 42K Lab UC</b> <i>Escuela de Arquitectura,</i> <i>Universidad Católica de Chile</i>  Laboratoire Mapocho 42K de l'École d'Architecture, Université Catholique du Chili	Conception et développement des plans de maîtrise d'œuvre du projet Mapocho 42K.
<b>Échelon d'intervention communal et intercommunal</b>	
<b>Asociación MLCH</b> <i>Asociación de Municipios</i> <i>Mapocho-La Chimba</i> Association des municipalités Mapocho-La Chimba	Suivi du développement du projet lauréat du concours « Explanada de los Mercados » et coordination des visions des différentes municipalités membres de l'association MLCH (Santiago, Independencia et Recoleta).
<b>Municipalidad de Santiago</b> Municipalité de Santiago	<b>SECPLAN</b> <i>Secretaría Comunal de Planificación</i> Secrétariat Communal de Planification  Coordination, avec les autres acteurs impliqués, des différents projets ou initiatives d'aménagement des espaces publics communaux. Au travers de la Direction de la Mobilité, gestion, planification et conception de projets de mobilité douce dans les espaces publics.
<b>Municipalidad de Independencia</b> Municipalité de Independencia	<b>SECPLAN</b> <i>Secretaría Comunal de Planificación</i> Secrétariat Communal de Planification  Coordination des différents projets ou initiatives d'aménagement des espaces publics communaux qui bordent le périmètre communal de la municipalité de Santiago.
<b>CORDESAN</b> <i>Corporación para el Desarrollo de Santiago</i> Corporation pour le Développement de Santiago	Élaboration de plans et de programmes d'investissement de travaux d'infrastructure urbaine (voirie, parcs urbains et pistes cyclables).
<b>CCEM</b> <i>Centro Cultural Estación Mapocho</i> Centre Culturel Estación Mapocho	Gestion et aménagement de l'esplanade située devant la Estación Mapocho (propriété du CCEM).

Cette première approche centrée sur le contexte urbain nous a permis de préciser les conditions urbaines actuelles du secteur ainsi que sa position au sein du territoire métropolitain de Santiago. A partir de ce premier état des lieux, nous nous attarderons à présent sur la place du secteur dans le développement de la ville de Santiago.

Nous reviendrons sur la position symbolique de cet espace de transition et de communication entre le centre colonial sur la rive sud du Mapocho et La Chimba sur la rive nord et la manière dont se construit entre les deux rives une séparation non seulement sociale et morphologique, mais également culturelle depuis l'époque coloniale. Ces différences sociales et culturelles entre les deux rives jouent un rôle particulièrement important dans la construction de l'identité urbaine du secteur d'étude. Nous reviendrons également sur la manière dont les espaces publics se sont conformés au fil du temps, notamment au tournant du XXème siècle autour des dynamiques de mobilités qui sont au cœur du processus de métropolisation de la ville.

## **3.2 L'identité urbaine du site**

### **3.2.1 Un lieu populaire, entre ville formelle et informelle**

- **La séparation sociale et morphologique entre les deux rives**

La ville coloniale tracée par les Espagnols sur la rive sud se structurait, en effet, autour d'un quadrillage orthogonal de rues pavées<sup>13</sup> autour de La Plaza de Armas qui constituait le centre de gravité de la ville, véritable cœur de la vie économique, administrative, politique et sociale de Santiago où s'installent, dès le début du XVIIIème siècle, la mairie, le tribunal royal de justice, les caisses royales et la résidence du Gouverneur du Chili.

Au-delà, sur la rive nord, s'étendait La Chimba, où l'on trouvait au début de l'époque coloniale de grandes propriétés agricoles qui appartenaient aux conquistadors qui vivaient

---

<sup>13</sup> Le pavement des rues est complété à l'ensemble du *triángulo fundacional* en 1682

dans la ville coloniale, et qui étaient cultivées par les indigènes, qui eux vivaient sur la rive nord. Le centre concentrait ainsi la population de classe aisée et de classe moyenne. Alors qu'au nord du fleuve, se trouvaient les banlieues pauvres et marginalisées. Ainsi, dès l'époque coloniale il existe une séparation sociale et morphologique entre les deux rives. Les bords du fleuve constituent un espace de transition où s'articulent ces deux mondes. Particulièrement, au droit du secteur d'étude où s'organise le transit entre les deux rives.

La Chimba doit son nom à la propriété agricole du conquistador Pedro de Valdivia qui s'appelait La Chacra<sup>14</sup> de La Chimba. Celle-ci fut cédée en 1550 à sa compagne d'armes Inés de Suarez, qui la céda quelques années plus tard aux frères dominicains. Ces derniers se défèrent d'une frange de la propriété qui donnait sur la rive nord du Mapocho et en 1560 un regroupement de maisons désordonné et irrégulier s'y installa. Il reçut le nom de Barrio de la Chimba constituant le premier noyau de *población*<sup>15</sup> dans le secteur, où s'installèrent des personnes modestes souvent d'origine indigène (Echaiz, 2017). Ce caractère populaire de La Chimba perdura au fil du temps, malgré l'installation de personnes de catégories sociales plus aisées.

Dès le milieu du XVIIème siècle, les grandes parcelles du début de l'époque coloniale commencent à se diviser. A cette époque, La Cañadilla (actuelle avenue Independencia) est déjà bordée de terrains plus petits qui marquent l'entrée de la ville depuis le nord. Ce processus de subdivision et urbanisation se poursuivra au fil des années. La Chimba se peuple de terrains agricoles, de moulins mais aussi d'enclaves religieuses<sup>16</sup> et d'industries artisanales, constituant ainsi un secteur à la fois urbain et rural qui fonctionne comme lieu de

---

<sup>14</sup> Propriété agricole

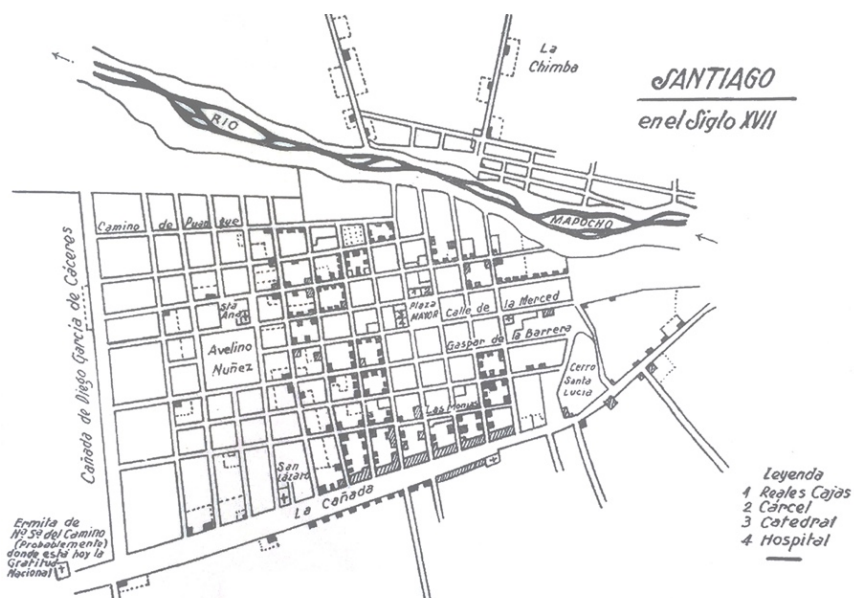
<sup>15</sup> Regroupement d'une population urbaine pour former une communauté de caractère populaire qui vit souvent dans une grande précarité.

<sup>16</sup> La Chimba comptait plusieurs églises et édifices religieux qui structuraient le territoire et organisaient les flux vers le centre. Les deux principaux couvents étant :

- Le couvent de la Recoleta Franciscana, construit en 1663 constituait un centre de gravité important à cette époque pour les habitants de Santiago.
- L'église et le couvent dominicain Santo Domingo, achevés presque cent ans plus tard en 1754, aux abords du Cerro Blanco (sur les terres données aux dominicains par Inés de Suarez et qui correspondaient à la Chacra de La Chimba).

production et support de la ville coloniale de la rive sud, en dialogue permanent avec celle-ci, et comme telle, elle apparaît toujours dans les représentations cartographiques de la ville de Santiago au XVIIème et XVIIIème siècle. Au droit du fleuve, l'espace de transition entre La Chimba et le Triángulo Fundacional de la ville coloniale correspond dans ces représentations cartographiques à notre secteur d'étude.

Figure 23. Plan anonyme de Santiago au XVIIème siècle



Source : Bibliothèque Nationale du Chili

Cependant, malgré les échanges commerciaux avec la ville coloniale, La Chimba a une position ambiguë et singulière par rapport à la rive sud (Duarte, 2001). Sur de nombreux aspects de la vie quotidienne le secteur est, en effet, perçu par les habitants de l'époque comme autonome de la ville. Avant l'inauguration du premier pont en 1681, le passage entre les deux rives est compliqué en hiver. Au moment de la fonte des neiges, le fleuve Mapocho se transforme en un torrent et une véritable barrière géographique entre les deux rives. Les habitants avaient pris l'habitude de se dire au revoir au début de l'hiver pour se retrouver ensuite au printemps. Administrativement, La Chimba dépendait d'ailleurs à l'époque de la paroisse du village de Renca au nord-ouest. En définitif, vivre à La Chimba revêt un caractère que l'on pourrait qualifier de séparatiste par rapport à la ville coloniale, cela revenait à vivre dans une autre ville (de Ramón, 2007; Echaiz, 2017). Le fleuve marque ainsi, non seulement une limite topographique, il constitue également une limite fonctionnelle et surtout culturelle pour ne pas dire identitaire.

Le caractère d'espace de transition du site d'étude entre la rive droite et la rive sud, se renforce avec la construction du pont Cal y Canto en 1779. Les *casuchas*<sup>17</sup> qui seront accolées sur la façade ouest du pont de Cal y Canto en 1803 pour veiller à la sécurité du lieu la nuit et éviter les vols, homicides et autres crimes qui pouvaient s'y dérouler, nous donne une idée de l'ambiance qui pouvait régner sur le site d'étude. Malgré la présence de certaines bâtisses d'aspect plus noble, comme la Posada del Corregidor<sup>18</sup> qui servait d'arrêt aux personnes qui traversaient le fleuve par le Puente de Palo face à Recoleta (Echaiz, 2017) on y trouvait surtout des petites rues insalubres, qui s'installent en direction est-ouest le long du fleuve, des commerçants ambulants, des *conventillos*<sup>19</sup>, des fermes pauvres et des *poblaciones* notamment El Campamento y El Arenal situées respectivement à l'ouest et à l'est de la rampe d'accès au pont. La construction de la prison entre 1881-1886 marque aussi fortement le secteur que les autorités considéraient comme un lieu de plus en plus problématique en marge entre deux mondes, la ville coloniale et La Chimba (de Ramón, 2007).

La séparation spatiale entre ces deux mondes est en réalité la conséquence d'une structure sociale qui se reflète dans l'organisation du territoire. Les rives du fleuve, notamment au droit du secteur d'étude, comptaient plusieurs foyers de misère extrême qui trouvent leur origine dans l'existence de secteurs marginalisés de la ville où se logeaient, au XVIème siècle, les indigènes qui travaillaient dans les chantiers publics et les esclaves et serviteurs des monastères et couvents. Ce phénomène se consolide pendant la seconde moitié du XVIIIème siècle. A cette époque la ville connaît, en effet, un phénomène d'exode rural qui a pour conséquence l'installation sur les bords du fleuve d'une classe misérable qui servait parfois de main d'œuvre bon marché mais qui constituait souvent une masse errante et désœuvrée. Cette situation était à l'origine des foyers de misère et générait un brigandage dans les rues du centre et de la périphérie. La situation des secteurs populaires était d'une extrême difficulté : condamnés à vivre dans des taudis misérables, surveillés en permanence par les

---

<sup>17</sup> Baraques

<sup>18</sup> L'Auberge du Corregidor (On fait ici référence au Corregidor Zañartu qui dirigea le chantier du pont Cal y Canto)

<sup>19</sup> Le *conventillo* est une typologie de logement urbain collectif formé de maisons modestes à rez-de-chaussée aux façades alignées organisées autour d'un passage privé.

autorités et contraints à l'inaction forcée en raison du manque de travail. Hormis la classe aisée, parmi la population urbaine, seuls les artisans, commerçants et ambulants réussissaient à échapper à cette situation. La consolidation des foyers de misère au XVIIIème sur les bords du fleuve contribue à augmenter la brèche sociale déjà existante entre les classes aisées et les classes défavorisées. Ces foyers de misère contribuent également à spatialiser cette brèche en renforçant le caractère d'arrière-cour de service des bords du fleuve, notamment au droit du secteur d'étude (de Ramón, 2007).

Jusqu'au XIXème siècle, l'intérieur de La Chimba reste encore à l'écart de ces dynamiques et se présente comme un secteur hétérogène composé d'artisans, de fermes misérables, de moulins mais aussi de grandes maisons de campagne de style colonial. Les édifices religieux comme la Recoleta Franciscana, qui donnera son nom à l'avenue Recoleta, la Recoleta Dominica, le Convento del Carmen San Rafael semblent lui conférer un silence champêtre quasi mystique. Le secteur reste à l'écart des influences étrangères de l'immigration européenne qui s'installent à cette époque à Santiago. La municipalité le maintient dans un relatif abandon qui contraste avec le développement du centre où se construisent à la même époque des édifices de bonnes factures.

Au XIXème siècle, la rive nord commence à accueillir les activités qui sont rejetées du centre pour des questions d'hygiène. Afin de contrôler le risque de propagation de maladies et d'infections, on y construit plusieurs hôpitaux et le Cementerio General en 1821 qui marque la fin de la ville. On ouvre aussi de nouvelles rues, dont l'avenue La Paz, par tronçon qui assurera un accès direct au Cementerio General depuis le secteur d'étude. Les terrains des frères Dominicains commencent à se diviser, au nord de la Chimba, ouvrant ainsi la voie à une accélération du processus d'urbanisation du secteur qui perdurera jusque dans les années 1930. De nouveaux lotissements apparaissent au travers d'une action coordonnée de l'État et des grands propriétaires, notamment au travers de la loi *Ley de Comuna Autónoma*<sup>20</sup> de 1891, qui offre un support légal et administratif au processus de valorisation des propriétés

---

<sup>20</sup> Loi de Commune Autonome qui permet d'extraire à la municipalité de Santiago les territoires ruraux qui se divisèrent en plusieurs communes. Les nouveaux maires étant souvent aussi propriétaires des terrains, générant des mécanismes de spéculations qui entraînèrent la création de nouvelles *poblaciones* et une poussée de la croissance urbaine.

agricoles de la périphérie par subdivision. Vers la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et surtout au début du XX<sup>ème</sup> siècle, on voit ainsi proliférer à La Chimba des *conventillos* et *poblaciones* d'une grande insalubrité (de Ramón, 2007; Echaiz, 2017). Selon de Ramón, le processus d'accélération de l'urbanisation de la rive nord est, en effet, lié à la poursuite du phénomène d'exode rural, qui génère ce que Marx nommerait une « armée de réserve », renforçant encore la ségrégation spatiale entre les deux rives. Mais cette abondante main d'œuvre bon marché entretenait aussi, de manière paradoxale, des relations étroites avec la classe aisée, leur proportionnant des revenus importants au travers des logements insalubres qu'ils leur louaient, en attendant de pouvoir lotir, constituant ainsi une forme de spéculation immobilière pour les propriétaires des terrains (de Ramón, 2007; Romero, 1997).

- **La vie sociale aux abords du site au tournant du XX<sup>ème</sup> siècle**

Au tournant du XX<sup>ème</sup> siècle, plusieurs cirques s'étaient installés à tour de rôle aux environs du pont Cal y Canto et les maisons closes fleurissaient dans le secteur. Le Mercado Central, achevé sous le mandat de l'Intendant de Santiago Benjamín Vicuña Mackenna en 1872, fut conçu comme un des édifices les plus importants de la ville. Il remplaça l'ancien marché, Plaza de Abastos<sup>21</sup>, composé de hangars en bois qui existaient auparavant sur le même site.

Figure 24. La Vega de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et la place devant le Mercado Central en 1900



Sources : Castillo, 2011 / mercadocentral.cl.

---

<sup>21</sup> Place des Vivres, sur le site de l'ancienne décharge

La fonction commerciale du site se renforce avec l'installation de La Vega del Mapocho de l'autre côté du fleuve face au Mercado sur la Plaza Artesanos. En 1895, débute l'extension des hangars de La Vega Central<sup>22</sup> qui en 1916 se déployait déjà sur une étendue de 6 000 m<sup>2</sup> acquérant à cette époque sa physionomie actuelle. Le site fourmillait de marchands ambulants et de cantines clandestines. La Vega et le Mercado Central, qui avaient comme fonction d'approvisionner la ville en produits frais, provoquaient déjà à l'époque une congestion de charrettes et de voitures dans les espaces publics du secteur (Castillo, 2011; Echaiz, 2017) au caractère d'arrière-cour de la ville.

Les rives du fleuve, depuis le centre vers l'est, étaient alors peuplées d'une classe aisée qui avait été attiré notamment par les travaux du Parque Forestal en 1900, en limite est du site d'étude. Depuis le centre vers l'ouest, les bords du fleuve conservent un aspect populaire. On y trouve de nombreuses *poblaciones* malgré la construction de l'imposant nouveau bâtiment de la Estación Mapocho en 1914 dans le cadre du centenaire de l'Indépendance.

Avec la croissance du commerce international, on voit apparaître dans le centre de nombreux restaurants et des grands établissements de commerce qui offraient des articles de qualité souvent en provenance de l'étranger. L'arrivée d'artistes et intellectuels reconnus à bord du Winnipeg en 1939 insuffle aussi un vent nouveau dans le Santiago des années 30. A l'exception de la Estación Mapocho et du Mercado Central, le secteur d'étude contraste alors avec les immeubles de style européen qui ont peu à peu poussé dans le centre historique. A mesure que l'on s'éloigne de la Plaza de Armas vers le nord, le cadre urbain se modifie, l'espace public aussi se relâche.

Cette distinction se ressent également dans la répartition spatiale et le caractère des différents lieux de rencontres qui ont existé dans le centre de Santiago dès la fin du XIXème siècle et au long du XXème. Les lieux de sociabilité dans les environs directs du Mapocho et sur la rive nord diffèrent sensiblement de ceux du centre. Si l'on regarde de près la localisation de ces lieux, que recense avec force détails Oreste Plath (2013), on se rend compte que leur

---

<sup>22</sup> La Vega Central



distribution spatiale se fait en fonction de leur caractère. Le centre historique concentre les lieux plutôt formels où se rassemble la classe aisée de la ville, comme par exemple au Club de la Unión, au Ritz et son Tap Room, ou sous le Portal Fernandez Concha. Ces lieux de sociabilité faisaient écho à ce que la bonne société de l'époque considérait comme un certain art de vivre à l'européenne. A mesure qu'on avance vers le fleuve, le caractère de ces lieux de sociabilité se modifie et apparaissent dans le paysage urbain des lieux plus informels où se mélangeaient la bohème intellectuelle -étudiants, artistes, poètes et écrivains avec les classes plus populaires. On peut citer, entre autres, la Chichería la Tejas, La Piojera ou le Quitapenas<sup>23</sup> près du Cementerio General<sup>24</sup>. Merino (2001) fait aussi cette distinction entre la rive nord populaire parfois marginale et le centre, à l'offre commerciale plus raffinée, qui accueille les dandies de la classe aisée. Certains de ces lieux perdurent encore aujourd'hui et font partie du patrimoine vivant de la ville et de l'imaginaire collectif des habitants. Leur existence, qu'elle soit passée ou actuelle, contribue à la construction de l'identité des différents secteurs du centre.

Entre les années 1940 et 1970, la croissance urbaine dessine peu à peu une séparation forte des classes sociales sur le territoire : vers l'ouest, les classes aisées et les classes moyennes hautes, vers l'est et le sud, les classes moyennes et les classes défavorisées et, vers le nord, les classes défavorisées. La municipalité de Santiago, qui jusqu'en 1910 comprenait à peu près l'aire urbaine de la ville, ne connut pas la même croissance. Au contraire, sa population décroît et le centre colonial se convertit peu à peu en un centre administratif et commercial dont le secteur d'étude constitue la limite nord, au-delà de laquelle s'étend donc le secteur de croissance principal des classes défavorisées (de Ramón, 2007).

---

<sup>23</sup> La traduction française serait le « Quittepeine » en référence à la douleur d'enterrer un proche au cimetière.

<sup>24</sup> On peut également citer (parmi bien d'autres) : le bar restaurant Hercules, le Jote, le Martini, la Posada del Corregidor, la Gran Compañía Chilena de Revistas.

- **La symbolique du *barrio imbunche***

Dans son livre *La Muralla Enterrada*<sup>25</sup>, Franz (2001) décrit le caractère presque métaphysique de La Chimba, qu'il qualifie de *barrio imbunche*<sup>26</sup> où l'on vit en marge du territoire et du temps. Le livre de Franz, qui propose de reconstruire l'identité collective des différents quartiers de la ville à partir de leur description et mise en scène dans les romans chiliens, démarre d'ailleurs avec la description du quartier de La Chimba, comme s'il était impossible de comprendre la ville de Santiago sans comprendre la relation intime et « inavouable » de la ville avec le secteur de La Chimba, « de l'autre côté ».

« Si le Centre de Santiago représente notre raison fortifiée, notre cœur défendu, La Chimba cache notre ventre affamé, nos rêves et aussi notre folie. Peut-être notre poésie. Au nord du fleuve Mapocho, les romans sur la ville relèguent une grande partie de ce que la ville n'ose pas, ne sait pas ou ne veut pas affronter ; Alors que c'est peut-être là-bas même que réside sa capacité de créer et de rêver. "Là-bas", La Vega, le grand marché qui approvisionne la capitale - le ventre - coexiste avec l'hôpital psychiatrique, la morgue et les cimetières, le zoo. Prisons pour les fous, les morts et les bêtes. »<sup>27</sup>

*La Muralla Enterrada*, Carlos Franz, 2001, p.33.

La Chimba ainsi est l'autre verso de Santiago : l'irrationalité qui réfute et s'oppose au pragmatisme et à la sobriété rationnelle du centre, l'autre côté du miroir de l'identité de la ville. Le Mapocho scinde ainsi l'identité des habitants de la ville en deux hémisphères. Santiago n'est pas le centre mais le centre avec La Chimba, nous dit Franz, qui qualifie cette relation entre les deux rives de la ville de nœud identitaire :

---

<sup>25</sup> La Muraille Enterrée

<sup>26</sup> Carlos Franz nomme La Chimba, le *quartier imbunche*. Le terme *imbunche* faisant référence à un personnage maléfique au corps humain déformé de la mythologie mapuche de l'île de Chiloé au sud du Chili.

<sup>27</sup> «Si el Centro de Santiago representa nuestra razón amurallada, nuestro corazón defendido, La Chimba esconde nuestro vientre hambriento, nuestro sueño, y también nuestra locura. Tal vez nuestra poesía. Hacia el norte del río Mapocho las novelas de la ciudad relegan mucho de lo que ésta no se atreve, no sabe, o no quiere enfrentar; allá mismo, acaso, reside su capacidad de crear y soñar. "Allá", La Vega, la gran feria de abastos de la capital – el vientre – conviven con el siquiátrico, la morgue y los cementerios, el zoológico. Cárceles para los locos, los muertos y las bestias.» *La Muralla Enterrada* de Carlos Franz, 2001, p.33

« Nœud qui est aussi celui de notre identité ficelée, cousue, où chaque pièce finit par devenir une morsure, un nouveau bandeau qui nous aveugle, qui nous fait taire, qui nous empêche de nous écouter. Le visage, mille fois écrit et mille fois effacé, d'une ville où le provisoire est éternel, préfigure notre propre visage, le visage du Chili. »<sup>28</sup>

*La Muralla Enterrada*, Carlos Franz, 2001, p.35.

Depuis les origines de la ville, La Chimba est ainsi un ailleurs à la morphologie distincte où se dérobent la trame urbaine, mais aussi les usages et coutumes. La rationalité planifiée du centre sur la rive sud se confronte avec le relâchement des rues désordonnées et confuses de la rive nord. Dans la littérature chilienne, traverser le fleuve est ainsi souvent synonyme de transgression des limites. Franz décrit La Chimba comme un emblème de l'irrationalité qui défie la planification centralisée. Elle est permise seulement à ceux marginalisés qui vivent en dehors des murs symboliques de la ville formelle.

C'est bien en traversant le fleuve, souvent au droit de notre secteur d'étude, que les héros des romans chiliens se rapprochent de leur désir happé par la folie. Selon Franz, dans la littérature chilienne, la folie sera souvent une des grandes raisons qui poussent le héros à traverser le Mapocho. La narration au XXème siècle s'ouvre avec la scène de l'héroïne de *El obsceno pájaro de la noche* de José Donoso (1997), qui traverse le fleuve le jour de la fête des morts de l'an 1900. La traversée du fleuve et la découverte de la ville labyrinthique de La Chimba constituent pour elle un point de non-retour. Elle traverse ainsi aussi de l'autre côté de son propre esprit, se dédoublant entre raison et folie, entre lucidité et rêve, entre vie et mort. L'héroïne de *La chica del Crillón* de Joaquín Edwards Bello (1966) connaît aussi un destin similaire. Guidée par une étrange femme du monde, Teresa traverse le fleuve et se submerge dans La Chimba. Elle y expérimentera une double révélation, les plaisirs de la chair et la découverte du cimetière: « La pudeur, la formalité chilienne, notre ancestral scrupule moral,

---

<sup>28</sup> «Nudo que es también el de nuestra identidad atada, cosida, donde cada parche viene a ser una mordanza, una venda nueva, que nos ciega, que nos enmudece, que nos impide oírnos. El rostro mil veces escrito y mil veces borrado de una urbe donde lo provisional es eterno, prefigura nuestra propia cara, el rostro de Chile.» *La Muralla Enterrada* de Carlos Franz, 2001, p.35

encouragent cette recherche de l'interdit, du caché, de ce qui se trouve au-delà du fleuve »<sup>29</sup>. Dans *La viuda del conventillo* (1972), Alberto Romero nous dépeint une veuve qui attend résignée le retour de son amant et de sa fille qui se sont enfuis au centre-ville, sur la rive sud. Le temps semble suspendu pour cette veuve.

« L'activité fébrile du Centre peut donner une fausse illusion de pouvoir ; mais au-delà du fleuve, hors des murs de ses *chimb*as, le Chilien expérimente le temps circulaire, immémorial, de nos atavismes ».<sup>30</sup>

*La viuda del conventillo*, Alberto Romero, 1972, p.47.

Le lit du fleuve constitue aussi un espace social particulier à une cote topographique plus basse que celle de la ville qui possède ses propres pratiques sociales. Dans son autobiographie *El Río* (1962), écrite lors de son séjour en prison, Alfredo Gómez Morel décrit sa jeunesse d'orphelin et son immersion dans le monde de la délinquance et des bandes sous les ponts du fleuve Mapocho aux abords du secteur d'étude, un monde qui possède ses propres codes et pratiques. Même si celles-ci ne sont pas perceptibles de prime abord, elles participent de la construction de l'identité du site, renforçant son caractère informel et marginal.

Le cinéma chilien s'est aussi emparé de ce lieu symbolique entre ville formelle et informelle. Dans le film *Largo Viaje* (1967), Patricio Kaulen nous invite à suivre un petit garçon qui déambule dans les rues de Santiago et qui, vers la fin de son voyage, traverse le secteur d'étude et s'engouffre dans La Chimba avant d'arriver au Cementerio General. Le passage du paysage urbain du centre de Santiago contraste de manière frappante avec celle des environs du fleuve et de la rive nord, lieu de désordre et d'échanges. La Chimba est ainsi, aussi, synonyme de vitalité associée à l'activité commerciale de La Vega.

---

<sup>29</sup> «El pudor, la formalidad chilena, nuestra atávica pacatería fomentan esta búsqueda de lo prohibido, de lo oculto, de lo que está más allá del río». *La chica del Crillón*, de Joaquín Edwards Bello, 1966.

<sup>30</sup> «La febril actividad del Centro puede engañarlo con su ilusión del poder; pero más allá del río, en los extramuros de sus chimbas, el chileno vive el tiempo circular, inmemorial, de nuestros atavismos.» *La viuda del conventillo* de Alberto Romero, 1972, p.47

Le secteur d'étude se situe, en effet, sur l'axe commercial historique nord-sud de San Diego qui se prolonge directement sur le site d'étude au travers des rues Bandera, Puente et de l'avenue La Paz connectant ainsi trois espaces symboliques de la ville : les abattoirs au sud, le Centre et le Cementerio General au nord du fleuve. Ce cordon ombilical commercial, *El Zoco* comme l'appelle Franz, oblige la ville qui se fuit à elle-même, qui tend à l'isolement, à se connecter, à se rencontrer. Le pouvoir du *Zoco* dans la littérature chilienne est ainsi double : les autres formes de sociabilité, politiques ou culturelles, peinent à créer des liens entre les personnes, la véritable rencontre se fait au travers du marché. Le commerce façonne ainsi et préside la capitale chilienne, il trace ses voies de communication au cœur du site d'étude.

### **3.2.2 La configuration des espaces publics du secteur**

- **Les premières digues**

La création des espaces publics sur le site d'étude est étroitement liée à la maîtrise des eaux du fleuve et ce dès l'époque coloniale. A partir du XVIIème siècle, afin de contrôler les crues à répétition du fleuve, on construit des digues, qui constituaient une barrière fragile aux crues du fleuves et furent reconstruites à plusieurs reprises. Après la grande crue de 1783, appelée la *Gran Avenida*<sup>31</sup>, les nouvelles digues de meilleure qualité construites par l'architecte Joaquín Toesca s'étendaient depuis le début de l'avenue Providencia jusqu'au pont Cal y Canto. Au début du XIXème siècle, les digues reconstruites permirent ainsi la création d'un premier espace public formel lié au fleuve, le Paseo El Tajamar<sup>32</sup>, une promenade arborée, très courue de la classe aisée. Mais cette promenade, installée dès la première décennie du XIXe siècle, fut rapidement abandonnée et ses arbres coupés au profit d'une nouvelle promenade sur La Cañada (actuelle Alameda) qui vers 1830 devint le principal *paseo* de Santiago.

---

<sup>31</sup> La Grande Avenue

<sup>32</sup> Promenade des digues

Figure 25. Les digues du Mapocho.



Source : Giovatto Molinelli, 1855, archivovisual.cl.

Au-delà du rôle de protection et de connexion, les digues construites ont constitué une première notion d'espace public qui se construit grâce à la domination des crues du fleuve, un espace public qui protège du fleuve et qui facilite la connexion entre les deux rives. Malgré la présence du Paseo Tajamar, durant quelques années, son identité populaire persiste. Les classes aisées étant, en effet, plus attirées par le centre, de morphologie plus formelle.

- **La création d'une nouvelle esplanade dédiée au transport et au commerce dans le contexte de la canalisation du Mapocho**

Avec l'Indépendance émergera une classe moyenne qui constituait le socle de la vie sociale de la ville et le début de la présence des femmes dans l'espace public. La croissance urbaine et démographique se produit dans le contexte de la victoire du Chili au moment de la Guerre du Pacifique (1879-1884). Cette victoire permet l'intégration au Nord des mines de salpêtre dans le territoire national, augmentant ainsi de manière importante les ressources de la ville. Le XIXème siècle sera ainsi marqué par de grandes transformations des structures socioéconomiques et la création d'un nouvel espace social (de Ramón, 2007).

Dans ce contexte, se répandent les idées hygiéniques et l'émergence d'une politique de santé liée aussi aux grandes avancées de la médecine à la fin du XIXème : un nouveau savoir qui se traduit dans la planification volontariste de l'Intendant Benjamín Vicuña Mackenna qui se fixe pour objectif la transformation de Santiago en opposant ce qu'il nomme la *ciudad*

*propia*<sup>33</sup>, opulente et chrétienne, à la *ciudad bárbara*<sup>34</sup>, les quartiers défavorisés de la périphérie dont La Chimba fait partie. De retour d'un long voyage en Europe, il nourrit de grandes ambitions pour la ville et publie en 1872 son programme d'embellissement de la ville *La Transformación de Santiago*<sup>35</sup> qui inclut, outre la construction de bâtiments publics, tout un programme d'amélioration des rues et de l'éclairage public, l'installation d'un système d'égouts et la création de parcs et promenades (Vicuña Mackenna, 1872). Cette accélération du processus de modernisation de Santiago, qui a lieu dans le contexte des festivités du Centenaire, est une transformation non seulement physique mais également symbolique, menée par le pouvoir en place qui incarne le discours républicain-libéral des élites et promeut le progrès économique, technique et moral comme fer de lance de la construction de la nation chilienne. Le projet de transformation de Santiago de Benjamín Vicuña Mackenna s'inscrit dans cette lignée (Fernández, 2014). Son mandat marquera profondément la physionomie de la ville et la vision de ses habitants.

Concernant le site d'étude, Benjamín Vicuña Mackenna lancera les travaux pour rénover les pavés de La Cañadilla (actuelle avenue Independencia) et achèvera le prolongement de l'avenue del Cementerio<sup>36</sup> en 1907 (actuelle avenue La Paz), ouvrant ainsi depuis le fleuve un chemin direct au Cementerio General, la limite nord de la ville. Il achèvera également la construction du Cementerio General, du Mercado Central et de la place qui se trouve devant l'entrée de celui-ci. Mais c'est surtout le projet de canalisation du Mapocho, qui tient une place prépondérante dans son programme, et qui transformera les espaces publics du secteur d'étude. Vicuña Mackenna estimait, en effet, que les travaux successifs de digues qui ont été construites au long des années ne suffisent pas à protéger la ville des crues du fleuve. A cause de son caractère instable, le lit du fleuve avait les prix du foncier les plus bas. A la fin du XIXème siècle, les usages marginaux et populaires des bords du fleuve sont perçus comme des obstacles à la construction de la ville moderne. Pour la classe dominante, l'insalubrité

---

<sup>33</sup> La « ville propre » en référence à la ville ordonnée, formelle

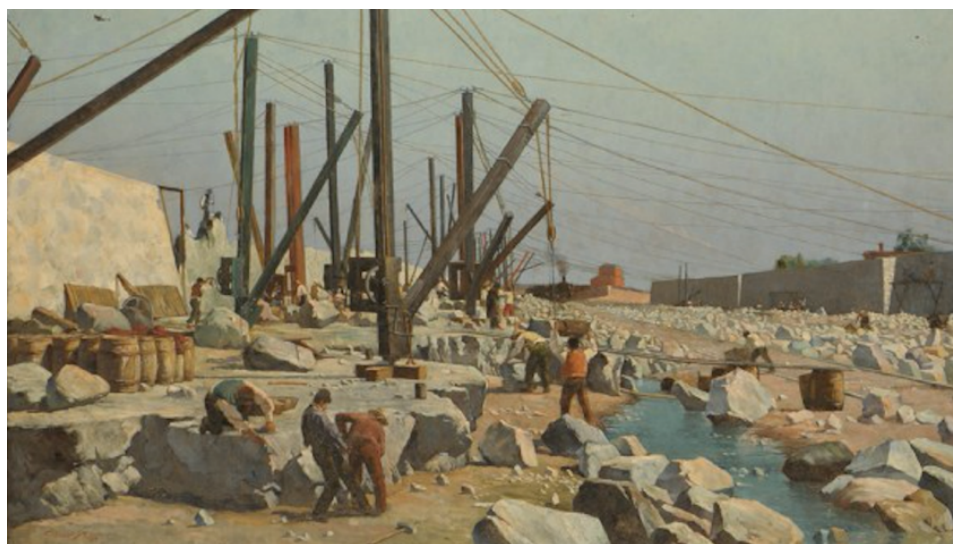
<sup>34</sup> La « ville barbare »

<sup>35</sup> La Transformation de Santiago

<sup>36</sup> Avenue du Cimetière

s'incarne physiquement dans les classes populaires. Le regard inquisiteur de l'élite sur les classes sociales défavorisées n'est pas nouveau mais il s'intensifie avec la croissance démographique et urbaine que connaît la ville. (Castillo, 2014). La canalisation se contextualise ainsi dans un processus de modernisation urbaine influencée par de nouveaux courants de pensée bourgeois, orientés à tourner la page du passé colonial et à convertir la capitale chilienne en une métropole moderne.

Figure 26. Les travaux de canalisation du Mapocho, date indéfinie

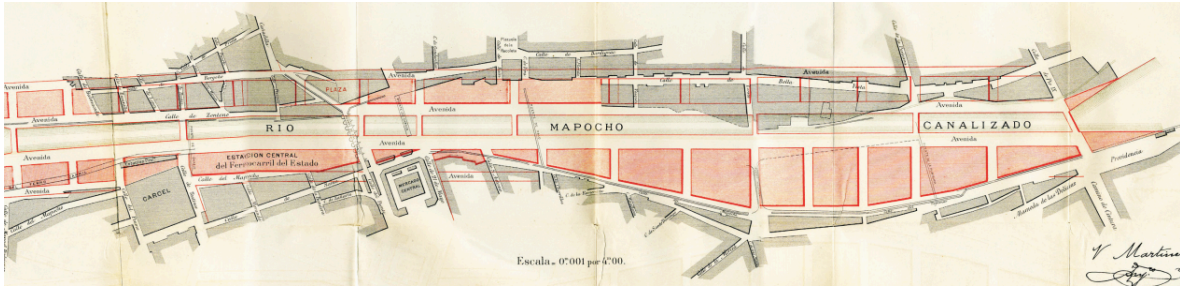


Source : Rafael Correa, archivovisual.cl.

L'ingénieur des ponts et chaussées, Ernesto Ansart, sera ainsi chargé de projeter en 1873 le premier projet de canalisation. Mais ce fût seulement après l'épidémie de choléra de 1886 que le sujet de l'hygiène devint crucial. Les travaux seront finalement réalisés par l'ingénieur Valentín Martínez qui reconnut dans l'espace public un outil de changement de la société (Castillo, 2011). Son projet proposait la destruction des ponts de bois, la construction de plusieurs nouveaux ponts et un pont piéton, le Puente Ovalle, face à la future prison. Une frange de terrains de 100m de largeur sur chaque rive sera déclarée d'utilité publique. Pendant les travaux, le pont Cal y Canto, qui avait marqué l'époque coloniale, est fragilisé et finalement sacrifié face au progrès urbain. La canalisation permettra ainsi la création de nouveaux terrains gagnés sur le fleuve en majorité sur la rive sud, où les terrains sont plus faciles à valoriser. Le plan proposait une rectification des tracés et des espaces résiduels du centre. La canalisation permet également de décongestionner en partie les espaces publics devant le Mercado Central, sur le site d'étude.



Figure 27. Le plan du projet de canalisation du Mapocho, 1888.



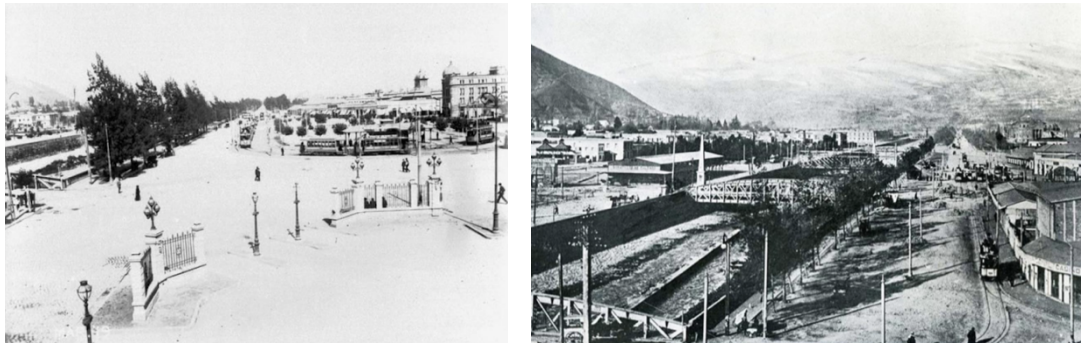
Source : Valentín Martínez. Proyecto para la canalización del río Mapocho (Castillo, 2009).

Figure 28. Vue aérienne du Parque Forestal et de la Estación Mapocho, non datée



Source : Higinio González. Colección Archivo Visual de Santiago (Forray, 2017).

Figure 29. L'espace public récupéré sur le fleuve vu depuis la Estación Mapocho



Sources : memoriachilena.cl, 1912 / Archive photographique de l'Université du Chili, 1910.

Malgré l'amélioration des connexions entre les deux rives, les interventions réalisées renforceront la brèche existante entre la rive sud et la rive nord. En effet, sur la rive nord, se construisent plusieurs édifices publics qui confèrent à La Chimba une fonction de « quartier hygiénique ». A titre d'exemple on peut citer : le service de Protection National de l'enfance (1901) et l'Institut d'Hygiène (1902). La rive sud connaîtra quant à elle un traitement préférentiel avec la construction, comme nous l'avons déjà vu plus haut, du Mercado central en 1872 qui fera émerger des tensions entre commerce formel et ambulants.

Au droit du secteur d'étude, la nouvelle esplanade gagnée sur le fleuve fait face à La Chimba au nord et accueille les tramways qui transitent vers le centre et vers les secteurs bourgeois à l'est de la ville. Sur le site d'étude, la domestication du fleuve a donc permis, au moment où s'enclenche le processus de métropolisation au tournant du XXème siècle, la création d'un nouvel espace public lié aux transports et au commerce où s'organisent des échanges d'échelle métropolitaine (Pavez Reyes, 2008).

### **3.2.3 Un secteur d'échanges et de porte d'entrée**

- **Un site au cœur des échanges dès l'époque coloniale**

Le site du nœud d'échanges actuel se construit, en effet, dès l'époque coloniale comme porte d'entrée de la ville coloniale depuis le Nord. Quand les colons arrivent sur le site de la ville au XVIème siècle, ils disposaient déjà de plusieurs chemins qui desservaient la ville depuis les quatre points cardinaux et servaient de voie d'entrée des produits qui se vendait à Santiago. Selon Echaiz (2017), ils correspondent aux principaux axes nord-sud qui desservaient la ville coloniale :

- Le Camino de Chile par lequel arrivèrent, comme nous l'avons déjà mentionné, les Espagnols. Cette voie, qui s'appela par la suite La Cañadilla, correspondait à un ancien bras asséché du Mapocho et desservait toute la vallée. Elle correspond aujourd'hui à l'avenue Independencia. La Cañadilla occupa rapidement une place prépondérante en termes de transit. Le chemin accueillait en effet le trafic qui venait du nord, entre autres depuis le port de Valparaiso, sur la côte chilienne, mais aussi

depuis Buenos Aires et Mendoza, en Argentine. Ses bords se peuplèrent ainsi rapidement de maisons, de propriétés agricoles et d'édifices religieux<sup>37</sup>.

- Le Camino del Salto, renommé Camino de la Recoleta quand s'installa sur ses bords le couvent de la Recoleta Franciscana, centre de gravité de La Chimba à l'époque coloniale (Lavín, 1947). Il correspondait aussi à un ancien chemin inca et servait de voie d'accès à plusieurs propriétés agricoles. Au début du XIXème siècle, la voie devint la Alameda de la Recoleta et correspond à l'actuelle avenue Recoleta. En retrait du centre, cet axe accueillait un faubourg d'ambiance plus provinciale et communautaire.

Après le grand tremblement de terre de 1647, appelé le *terremoto magno*, qui détruisit une bonne partie de la ville, des travaux d'amélioration des conditions de déplacements au sein de la ville coloniale sont menés. On décide de paver les rues de la ville, de reconstruire les premières digues et de construire un premier pont pour assurer un passage commode entre les deux rives. Inauguré en 1681, celui-ci constitue une première intervention majeure réalisée sur le site d'étude. Dès son inauguration, une première *plazoleta*<sup>38</sup> apparaît sur la rive sud du site d'étude, qui accueille le transit grandissant entre les deux rives. Il se génère donc, dès le départ, un premier espace public lié à la condition du site comme lieu d'échanges entre les deux rives. Cette place, située au même niveau que le lit du fleuve et qui représentait la limite du *triángulo fundacional*, servira de terminal de transport jusqu'à la canalisation du Mapocho à la fin XIXème siècle (de Ramón, 2007).

Le plan de 1793 du Musée Britannique donne un bon aperçu de l'extension de la ville à la fin de l'époque coloniale. On y distingue le fleuve et ses digues côté rives sud qui protègent le *triángulo fundacional*. Au cœur du tracé orthogonal, apparaît la Plaza de Armas. Au nord, de l'autre côté du fleuve, apparaît le secteur de La Chimba, traversée par La Cañadilla qui débouche, au droit du site d'étude, sur le pont Cal y Canto construit en 1779, créant ainsi un

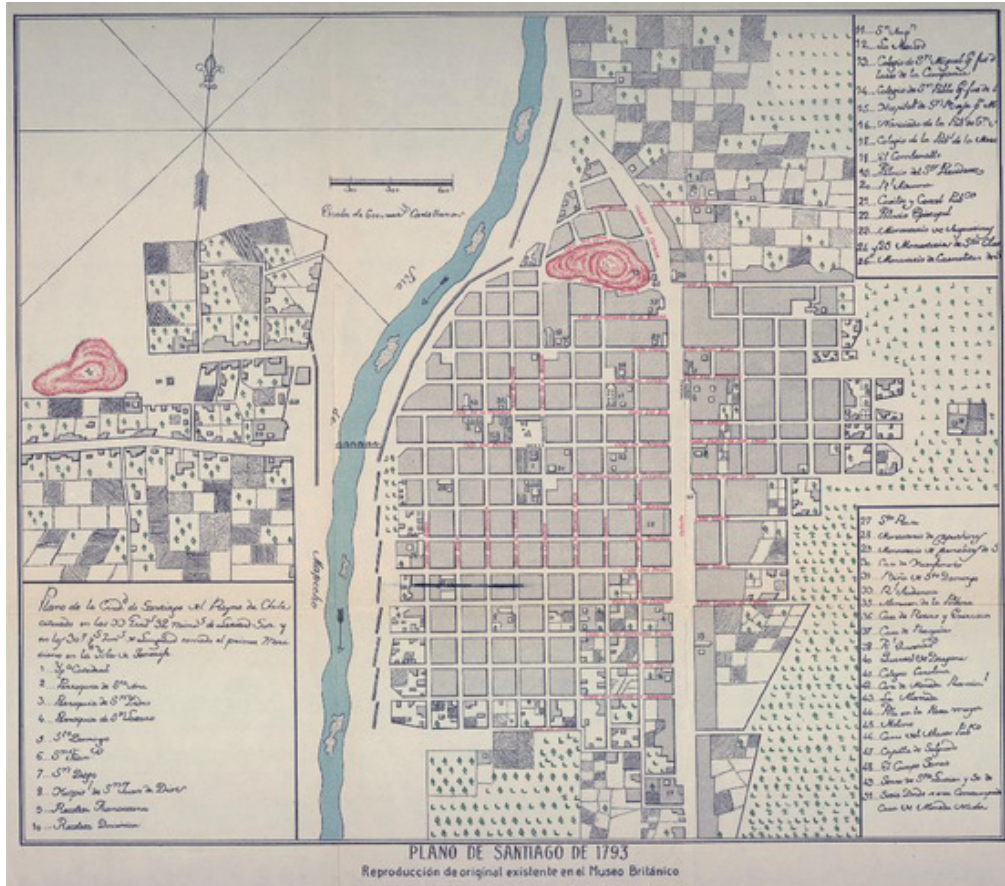
---

<sup>37</sup> On peut citer entre autres le couvent Carmen de San Rafael et l'église de La Estampa.

<sup>38</sup> Petite place publique

axe de transit important depuis le nord vers la Plaza des Armas qui à l'époque coloniale accueillait, entre autres, le marché. A l'est de La Cañadilla, apparaît également sur le plan le Camino de Recoleta.

Figure 30. Plan de Santiago de 1793.



Source : memoriachilena.cl.

Note : le plan est orienté vers l'est, le secteur de La Chimba au nord se trouve donc sur le plan à gauche du Mapocho

On distingue sur ce plan l'importance du secteur d'étude qui se construit comme porte d'entrée de la ville coloniale depuis le fleuve. Morphologiquement, les deux rives ne se ressemblent pas. Le contraste entre le tracé orthogonal de la ville coloniale qui bute sur la rive sud du fleuve et la trame parcellaire plus libre de La Chimba sur la rive nord révèle l'importance du fleuve comme limite topographique.

Comme nous l'avons mentionné plus haut, dès l'époque coloniale la question de la traversée du fleuve pose problème aux espagnols. Les connexions entre les deux rives se font au gré des saisons et du courant du fleuve. Le Mapocho, était en effet un cours d'eau calme pendant

la plupart de l'année mais se transformait à l'époque des fontes des neiges en un torrent qui empêchait toute connexion entre les deux rives.

Figure 31. Le Puente de Palo en 1870.



Figure 32. Le Puente de Palo en 1891.



Source : Photo de E. Garreaud, Collection du Musée Historique National / Gravure de Melton Prior, memoriachilena.cl.

La construction du premier pont en 1681, face à l'église de la Recoleta Franciscana, qui permit d'assurer une connexion stable vers le nord et d'articuler le centre avec La Chimba, fut rendu possible grâce à la construction des premières digues qui contraignent le fleuve en le dotant d'un lit plus profond et plus étroit. Il permit de concentrer le trafic de La Cañadilla et Recoleta mais fut détruit par l'inondation de 1747. On construit alors au même endroit un pont plus modeste en bois, le Puente de Palo<sup>39</sup>, qui sera maintenu jusqu'au début du siècle suivant.

Cependant le pont qui marquera l'identité de la ville pendant toute l'époque coloniale est le pont Cal y Canto, qui donna son nom à l'actuelle station de métro Puente Cal y Canto sur le site d'étude. Le pont doit son nom Cal y Canto aux matériaux utilisés pour sa construction : la pierre et mortier de chaux. L'emblématique corregidor Luis de Zañartu<sup>40</sup> sera en charge de sa construction qui démarre en 1767 et s'achèvera en 1782. Le chantier fut jalonné de soulèvement des prisonniers qui servirent de main d'œuvre forcée et gratuite. Les représailles

---

<sup>39</sup> Pont de bois

<sup>40</sup> A la fin du XVIème, le pays était divisé en unité administrative appelée *corregimientos*. Le *corregimiento* de Santiago s'étendait depuis la vallée del Choapa jusqu'au fleuve Maule. Le *corregidor*, nommé par la couronne espagnole était en charge du *corregimiento*.

musclées des autorités restèrent gravées dans la mémoire collective des habitants de la ville bien après l'achèvement de la construction (de Ramón, 2007 ; Echaiz, 2017). Le pont Cal y Canto permit d'approvisionner le marché de Santiago en produits envoyés depuis les champs de Renca, Conchalí, Colina et Chacabuco dans le nord. Après sa construction, on renommara la Calle Ahumada, au nord de la Plaza de Armas, calle del Puente, nom qui perdure jusqu'à aujourd'hui malgré le fait que le pont a changé d'emplacement.

Figure 33. Le pont Cal y Canto en 1888.



Source : archivovisual.cl.

Les deux ponts, qui avaient fonctionné pendant toute l'époque coloniale, le Puente de Palo et Cal y Canto, disparaissent ainsi à la fin du XIXème siècle : le premier fut détruit par le fleuve en 1877 et le deuxième fut démolit lors des chantiers de canalisation du fleuve. Entre 1890 et 1892, on construira de nouveaux ponts métalliques pour traverser le Mapocho dont trois sur le site d'étude : face à La Cañadilla, à l'avenue Recoleta et la rue 21 de mayo (actuel Puente de los Carros).

- **La relation du site Valparaiso et son intégration dans le réseau ferré**

Cette identité de « porte d'entrée » du site, se confirme en 1797, quand s'ouvre, après de longs travaux, la rue San Pablo, qui connecta Santiago avec le port de Valparaiso, porte de sortie vers l'étranger d'une grande partie des produits de la zone centrale du pays. Le chemin vers Valparaiso (*Camino a Valparaiso*) permit d'assurer et d'intensifier la liaison commerciale avec le port. L'ouverture de la rue San Pablo offrit une nouvelle voie d'accès à la ville qui débouchait également sur le site d'étude à l'endroit où se dresse aujourd'hui le Mercado Central.

La construction, à la même époque, du chemin vers Valparaiso et du pont Cal y Canto renforça la position du site d'étude comme porte d'entrée de la ville. Le secteur fonctionne alors comme une véritable rotule entre ces deux axes d'échelle régionale qui modifient profondément la relation de Santiago à son territoire du point de vue géographique, stratégique et fonctionnel. Ces travaux se déroulent aussi dans le contexte de la vague d'immigration européenne du XIX<sup>ème</sup> siècle qui arrivait au port de Valparaiso et entrait à Santiago par le secteur d'étude au travers d'un de ces deux axes. Fin XIX<sup>ème</sup>, on étudie la possibilité de construire une nouvelle station sur la rive sud du Mapocho, face à la rue Puente. La *Estación del Mercado*<sup>41</sup>, renommée plus tard Estación Mapocho, voit le jour sur des terrains gagnés sur le fleuve et utilisés pour stationner les chariots. La station fût inaugurée en 1910, pour le centenaire de l'indépendance du Chili. En parallèle, le réseau de *carros de sangre*<sup>42</sup> s'était également développé durant la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle provoquant d'importants problèmes de congestion notamment autour de la Plaza de Armas et du secteur d'étude.

Ces changements liés aux transports urbains interviennent dans un contexte de croissance urbaine de la ville de Santiago qui avait consolidé sa prééminence à l'échelle nationale depuis le milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle. L'ouverture commerciale vers l'étranger, qui avait déjà pris son essor avec la construction du *Camino a Valparaiso*, s'intensifia avec l'inauguration du train réduisant le temps de voyage entre les deux villes. La ville avait réussi, après le processus d'indépendance, à garder le contrôle politique, administratif et commercial sur le reste du territoire entraînant une immigration des classes aisées de Province et une immigration européenne de personnes qualifiées. Santiago connaît ainsi au tournant du XX<sup>ème</sup> siècle une forte croissance urbaine et démographique qui s'accompagne d'un changement dans les modes de vie et les mœurs de l'époque (de Ramón, 2007). Le tramway se développe à cette époque. Le réseau initial, sur lequel nous reviendrons plus bas, reprend les tracés des premiers

---

<sup>41</sup> Station du Marché

<sup>42</sup> Les « voitures de sang », c'est à dire tirées par des chevaux

transports publics à traction animale, les *carros de sangre*, consolidant la présence du transport en commun au sein des espaces publics du secteur d'étude.

- **L'émergence de la ville de masse**

Le XXème siècle est marqué par une profonde transformation de la société chilienne. L'une des plus grandes mutations subies par le pays est l'explosion de la croissance démographique et urbaine, qui se reflète à partir des années 30 dans une nouvelle réalité, que de Ramón (2007) qualifie de « ville de masse »<sup>43</sup>. Santiago passe ainsi, en l'espace de quelques décennies, d'une échelle de « grand village » à une véritable métropole. Ce changement de paradigme urbain a engendré une série de nouvelles problématiques urbaines en termes de logements, de services et de transports.

Figure 34. La Estación Mapocho et le terminal de tramway au début du XXème siècle



Source : Archive photographique de Chilectra.

---

<sup>43</sup> *Ciudad de masa*



Figure 35. Le réseau de tramway et le Ferrocarril de Circunvalación, vers 1920



Source : Errázuriz, 2010.

En 1920, la *Plaza de Armas* était encore le cœur commercial et social le plus important de la ville de Santiago<sup>44</sup>. Toutes les lignes de tramway de la ville arrivaient à la Plaza de Armas et les calèches qui permettaient de se déplacer vers les secteurs ruraux partaient aussi depuis la place. L'intensité du trafic aux alentours était à l'origine de nombreux accidents et pertes humaines. Pour résoudre le problème, on fit contourner la ligne de tramway Alameda, qui était la ligne la plus empruntée, par la rue San Pablo face au Mercado Central afin d'éviter la Plaza de Armas (de Ramón, 2007).

Vers la fin des années 1920, le réseau de tramway électrique offrait ses services à la grande majorité des habitants de Santiago, démocratisant ainsi la capacité de déplacement de la population et accentuant l'effet de métropolisation et l'apparition de l'échelle

---

<sup>44</sup> Malgré le déménagement en 1846 du président Manuel Bulnes au Palacio de la Moneda.

intercommunale (Errázuriz, 2010). La mise en service des tramways électriques améliorera de manière importante le confort et la vitesse des déplacements urbains, arrivant ainsi à couvrir de plus grandes distances. Le réseau se structurait autour de « centres de diffusion de la circulation »<sup>45</sup> dont faisait partie la place devant la Estación Mapocho au sud de notre site d'étude. Celle-ci connectait les trains arrivant des autres villes avec la quasi-totalité des lignes de tramways qui définissaient les axes de croissances de la ville. La mise en place du réseau de tramway renforce ainsi le rôle du secteur comme site d'échanges d'échelle métropolitaine, lui conférant un nouveau rôle dans la construction de la ville moderne de masse.

- **La superposition des réseaux de tramway et de bus**

C'est avec l'arrivée des bus que la circulation urbaine devient réellement critique, notamment sur le site d'étude. Dans les années 1920 et 1930, les deux modes cohabitent ainsi dans la capitale. La croissance du système de bus trouve en partie son origine dans la détérioration du service de tramway. En effet, dans l'objectif de faire accepter par les autorités publiques une augmentation des tarifs, la Chilean Electric Tramway and Light a recours jusque dans les années 1920 à des mécanismes de pressions qui détériorent la qualité du service (réduction des voitures en circulation, suppression des itinéraires et même paralysie totale des activités). Ces longues années de carences dans le service de tramway ont été un terrain fertile à la propagation du système de bus qui servit comme moyen de transport public alternatif répondant à la demande croissante de déplacements quotidiens.

En 1917, les premiers bus circulèrent. Ils représentaient pour les autorités un moyen de contrecarrer la stratégie de pression de la société privée de tramway. En un peu plus de cinq ans, le réseau de bus avait dépassé les limites du tramway et capturait près de la moitié des passagers ayant effectué des trajets en transports en commun (Errázuriz, 2010). Le chevauchement des itinéraires entre les deux modes de transport et la concurrence entre passagers ont entraîné une augmentation des embouteillages dans les rues centrales. Les autorités qui avaient initialement promu le service de bus pour limiter le monopole du

---

<sup>45</sup> «Centros de difusión de la circulación»

tramway, devaient maintenant apprendre à négocier avec un nouvel acteur qui, contrairement au service de tramway, était constitué de plusieurs micro-opérateurs qui, selon leur convenance, définissaient les itinéraires à suivre.

Dans les années 1930 et 1940, avec l'augmentation du nombre de voitures destinées à la classe aisée et à la classe moyenne, le transport se popularise de plus en plus, ce qui explique en partie la volonté de la part des autorités de maintenir des tarifs bas, contrairement au souhait de la société de tramway. Cette période coïncide avec la fin de l'intérêt des investisseurs étrangers sur le réseau tramway, ayant déjà profité du retour sur leur investissement et n'étant pas forcément prêts à réinvestir dans les infrastructures vieillissantes.

Figure 36. Comparaison des itinéraires de tramway en 1930 (à gauche) et de bus en 1929 (à droite)



Source : Errázuriz, 2010

C'est dans ce contexte que voit le jour l'Entreprise de Transports Collectifs de l'Etat (ETCE)<sup>46</sup> créée en 1953 dans l'objectif d'offrir une offre en transport de qualité. L'ETCE gérait le réseau de tramway et de bus au travers de la réglementation des tarifs, la définition des itinéraires et l'octroi de permis de concession aux opérateurs privés. L'organisme était

---

<sup>46</sup> Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE)

régi par le Sous-secrétaire aux Transports du Ministère de l'Économie, puis par le Ministère des Transports et des Télécommunications (MTT).

Les tramways arrêtaient de circuler en 1959, laissant définitivement la place au système de bus à partir des années 60 qui verront aussi naître le projet d'un métro souterrain. La construction de la première ligne sera ainsi lancée en 1969 sous le gouvernement d'Eduardo Frei Montalva.

Après le coup d'État militaire de 1973, son budget et sa flotte ont commencé à être réduits. A partir de 1979, en accord avec les politiques économiques implantées durant la dictature militaire, le marché du transport se libéralise (Figuerola, 2009). L'apparition de nouveaux bus et itinéraires améliorent la couverture du système et les temps de déplacements, mais l'absence de régularisation du système génère aussi un certain chaos dans les rues de la ville, notamment au droit du secteur d'étude. L'ETCE sera définitivement dissoute en 1981.

- **L'arrivée du métro dans la seconde moitié du XXème siècle**

Le phénomène d'expansion urbaine que connaît Santiago dans la première moitié du XXème siècle s'accompagne également d'une dé-densification du centre (Parrochia, 1980). Dans le cadre du Plan Régulateur Intercommunal de Santiago (PRIS)<sup>47</sup>, publié en 1960 par la Direction de Planification du MOP<sup>48</sup>, une série de grands travaux d'infrastructure sont menés à partir de la seconde moitié du XXème siècle pour faire face à ce nouveau contexte urbain. Cette nouvelle ère de la planification de la ville de Santiago sera marquée par une vision d'ingénierie de la question des déplacements qui s'inspire des concepts de l'urbanisme fonctionnel. Les autoroutes urbaines et le projet de construction du métro s'inscrivent dans la lignée du PRIS qui érige la planification urbaine comme outil au service des problèmes de transports dans la nouvelle métropole. C'est dans ce contexte que sera construite la ligne 1 du métro et, plus tard, la ligne 2 qui desservira le secteur d'étude.

---

<sup>47</sup> *Plano Regulador Intercomunal de Santiago*, 1960.

<sup>48</sup> *Dirección de Planeamiento del MOP*.

En effet, en 1965, Juan Parroquia est nommé à la tête du nouveau Département de Transport Urbain de la Direction de Planification et Urbanisme du Ministère des Travaux Publics et Transports (MOPT)<sup>49</sup>. Il restera à sa tête jusqu'en 1973. Le Département de Transport Urbain a alors pour objectif de regrouper les problématiques liées à la création du Métro et de l'infrastructure métropolitaine d'autoroutes urbaines. Ainsi naîtra le premier Plan de Transport Métropolitain pour Santiago<sup>50</sup> en 1969, coordonné avec le PRIS. Juan Parrochia oeuvrera sans relâche durant cette période afin de faire approuver le projet de construction de la première ligne de métro dont il est le plus fervent partisan. L'idée de construire un métro à Santiago remonte en effet à 1944, comme réponse à la situation chaotique du transport en surface due à la croissance démographique et urbaine de la ville. Il faudra cependant attendre 1968 pour que le gouvernement en place approuve la solution d'un réseau de transport mixte basé sur trois piliers : le métro, un réseau de bus et une infrastructure viaire (Parrochia, 1980).

Il est intéressant de noter que la création de ce réseau, qui perdure jusqu'à nos jours, trouve son origine dans une volonté fonctionnelle et moderniste d'amélioration des déplacements dans la ville. La question de l'insertion dans le tissu urbain et dans l'espace public est inexistante. C'est bien le Ministère des Travaux Publics qui planifie et non celui de l'Urbanisme, qui naîtra pourtant en 1965, mais dont la création à l'époque se centre plutôt sur la question du logement social.

La première ligne sera donc construite en 1969 sous l'artère principale de la ville : L'Alameda<sup>51</sup>. La ligne 1 sera ainsi inaugurée en 1975 sous le régime de dictature militaire d'Auguste Pinochet. Elle sera rapidement suivie par l'inauguration du premier tronçon de la ligne 2 en 1978. Ce premier tronçon est construit entre les stations Franklin et Los Héroes en longeant la Norte-Sur en surface.

---

<sup>49</sup> *Departamento de Transporte Urbano de la Dirección de Planificación y Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)*

<sup>50</sup> *Plano de Transporte Metropolitano de Santiago, 1969*

<sup>51</sup> Le tracé de l'Alameda correspond à La Cañada, bras du fleuve asséché pendant l'époque coloniale.



En 1986, la ligne sera prolongée en souterrain cette fois vers le nord jusqu'au site d'étude. On inaugura alors la station Puente Cal y Canto qui doit son nom à des vestiges du Pont Cal y Canto qui ont été retrouvés pendant les travaux.

Figure 37. Plan du métro de Santiago en 1991.

Source : Metro S.A. (Figueroa, 1991).

Il faudra ensuite attendre 2004 pour qu'une seconde prolongation permette de traverser le fleuve en souterrain. La ligne 2 connaîtra encore plusieurs extensions vers le nord et le sud. Son tracé actuel se fige ainsi en 2006. Un nouveau prolongement de la ligne a été annoncé en 2014 mais n'a pas connu de suite à ce jour. Depuis janvier 2019, la mise en service de la ligne 3 permet une connexion avec la ligne 2 sur le site d'étude.

- **Les concessions de transport au tournant du XXIème siècle**

Le modèle unitaire de la ville de Santiago, configuré autour du centre historique, prend fin dans les années 90 avec la multiplication de nouvelles centralités et l'émergence d'une ville fragmentée (Borsdorf, 2003). Ces nouveaux territoires sont structurés comme un ensemble de pièces proches les unes des autres mais présentant un certain degré de déconnexion spatiale. Ce concept de « ville archipel » est lié à l'émergence de secteurs résidentiels dans les banlieues, de communautés fermées, de grands centres commerciaux, mais également à la prédominance des autoroutes et, par conséquent, à l'isolement des secteurs les plus défavorisés. Le résultat de cet état insulaire de la ville se caractérise par la présence de forts contrastes socio-économiques et d'une importante ségrégation spatiale.

Les années 90 sont ainsi marquées par une forte polarisation entre d'une part les catégories sociales aisées bénéficiant d'une meilleure connectivité et les catégories plus défavorisées

qui n'ont pas accès à cette connectivité. La polarisation concerne également l'espace urbain en soi où apparaît également une différenciation entre les espaces connectés et les espaces qui souffrent de la présence de ces infrastructures qui génèrent un certain nombre d'externalités négatives (pollution sonore, congestion des véhicules, destruction du tissu urbain et effet barrière). C'est notamment le cas du site d'étude où se situe deux des opérations de concessions urbaines les plus importantes du tournant du XXIème siècle :

- La construction de l'autoroute urbaine Costanera Norte, le long du fleuve Mapocho, qui permet aux secteurs aisés du cône est de la ville d'obtenir les conditions d'accessibilité nécessaires à la valorisation des terrains de ce secteur, modifiant profondément la carte isochrone de la ville de Santiago.
- L'implantation du système de transport de bus Transantiago qui modifie aussi profondément les pratiques de mobilités des habitants, notamment dans les espaces publics de la ville.

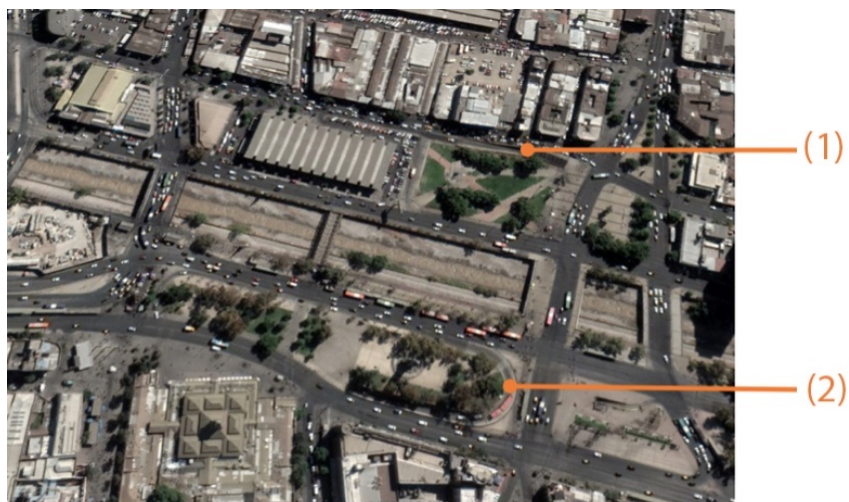
### ***La Costanera Norte***

La métamorphose de Santiago en « ville archipel » s'articule, en effet, autour d'un système complexe de mobilité à l'échelle métropolitaine, qui situe l'accessibilité et la rapidité des déplacements comme composants clés de la valorisation des différents secteurs de la ville. La vitesse et l'accès aux différents modes de transport seront en effet utilisés par les classes moyennes et supérieures comme critères de relocalisation sur le territoire. La mobilité devient un instrument de fragmentation des territoires (Le Breton, 2016) et le capital de mobilité un facteur d'insertion sociale (Kaufmann & Widmer, 2005). C'est dans ce contexte qu'apparaissent les premières concessions d'infrastructures liées aux déplacements urbains qui affectent directement le site d'étude. Au-delà de leur rôle en tant que liens entre des points spécifiques de la ville, il est effectivement important de reconnaître que ces infrastructures atterrissent dans des territoires, impactant de manière profonde le tissu urbain et les espaces publics qu'ils traversent.

Le projet Costanera Norte fait partie du réseau structurant de voies rapides urbaines établi par le PRIS de 1960. Réactivé par le MOP au début des années 90, la Costanera Norte constitue le premier projet de concession d'autoroute urbaine qui permet de connecter

Santiago à l'aéroport international Arturo Merino Benítez. La Costanera Norte représente ainsi un cas emblématique qui a inauguré une nouvelle façon de penser le développement urbain de Santiago et marque un point culminant sur le chemin de la modernisation du réseau viaire de la ville, compromettant de manière irrévocable l'espace même du fleuve et son articulation avec la ville (Forray, 2017).

Figure 38. Sorties de la Costanera Norte au droit du secteur d'étude : (1) sur la rive nord, Plaza Tirso de Molina; (2) sur la rive sud, au droit du terre-plein central



Il est à noter également que la construction d'une des sorties de l'autoroute, au droit du site d'étude, était sujette à l'expropriation de la Pergola de San Francisco, de la Pergola de Santa María et du marché d'alimentation Tirso de Molina qui font partie de La Vega sur la rive nord. Ce qui a conduit la Commission Régionale de l'Environnement (COREMA)<sup>52</sup> à obliger le MOP en charge du projet à construire un nouveau bâtiment pour l'ensemble des trois marchés touchés. Le nouveau marché Tirso Molina fut ainsi inauguré en 2011.

### ***Le réseau de bus Transantiago***

Jusque dans les années 70, la réglementation du système de transport était davantage axée sur les tarifs et la limitation de l'offre que sur le niveau de service. Les déréglementations successives appliquées à partir de la fin des années 70 et pendant toutes les années 80

---

<sup>52</sup> Comisión Regional de Medio Ambiente (COREMA)



permettent de libéraliser le marché : en 1979, l'État autorise l'entrée de nouveaux opérateurs ; en 1983, la liberté tarifaire est établie et finalement en 1988, l'État établit la liberté d'entrée et de sortie des opérateurs sans aucune restriction et la liberté de circulation absolue, le tout sans aucune autorisation préalable. Ces nouvelles conditions, basées sur la quasi-annulation du rôle de l'État, permettent effectivement une croissance importante de l'offre en transport. Mais dans le même temps, cette croissance de l'offre entraîne de fortes augmentations tarifaires des opérateurs qui agissent de manière conjointe et s'accompagne d'un vieillissement important de la flotte (Figueroa, 2009).

Avec le retour de la démocratie dans les années 90, un processus de « re-régulation » des services est mise en place. Le cadre légal d'opération du système de bus est modifié. Les autorités instaurent des processus d'appel d'offre sur les itinéraires préalablement définis en fonction des conditions de trafic. Les itinéraires étaient donc attribués aux opérateurs concurrents sous forme de concessions, permettant ainsi une certaine réduction de la flotte (Figueroa, 2009). Ces réformes ont permis d'améliorer l'opération du système dans les années 90 mais n'ont pas eu d'effet bénéfique sur la qualité du service et d'intégration entre les différents itinéraires. Les lignes couvraient le territoire selon une organisation centripète mais le système ne bénéficiait pas d'une véritable logique de réseau, ce qui rendait son intégration urbaine peu efficace.

C'est dans ce contexte que naît le Plan de Transport Urbain de Santiago (PTUS)<sup>53</sup> en 2000. Le PTUS a pour objectif de moderniser le système de transport en commun et d'augmenter sa part modale en inversant la logique appliquée au système dans les années 90. Il se fonde à l'origine sur trois piliers : l'instauration d'une priorité au transport public sur les voies, l'utilisation rationnelle de la voiture et le développement du transport non motorisé. Très rapidement, le PTUS s'est concentré sur la création d'un nouveau réseau de transport, le Transantiago, pensé comme une solution technique au problème du transport en surface mais sans doter le projet d'une véritable gouvernance intersectorielle qui assurerait le succès de sa mise en œuvre (Figueroa & Orellana, 2007). L'absence d'une réelle gouvernance associée

---

<sup>53</sup> *Plan de Transporte Urbano de Santiago (PTUS)*

au système ainsi que le manque de prise en compte des pratiques de mobilités des habitants dans les espaces urbains ont eu comme conséquence une mise en service chaotique du Transantiago lors de son inauguration en 2007 (retard important sur les lignes, itinéraires trop longs, information erronée sur les arrêts de bus, etc.). Cette situation a ainsi favorisé une augmentation significative des interconnexions entre les différents modes de transport qui n'a pas été anticipée par les autorités.

Sur le site d'étude, la mise en œuvre du Transantiago aurait pu être l'occasion de redistribuer les flux des différents modes de transports de manière plus équilibrée dans l'espace. Mais l'installation des plateformes d'arrêts du Transantiago s'est faite avant tout pour assurer une fluidité la plus efficace possible des bus sans se préoccuper des flux piétons. Ces derniers se retrouvant obligés de traverser de manière chaotique entre les espaces difficiles d'accès, quasi insulaires, où se situent les différentes plateformes de bus et les entrées du métro.

Le site d'étude se retrouve ainsi directement impacté par deux des principaux projets de concessions qui sont implantés au-début du XXIème siècle ouvrant une nouvelle ère de la planification de la ville, celle du *Splintering Urbanism* pour reprendre l'expression de (Graham & Marvin, 2001), qui trouve son origine dans la libéralisation et privatisation du secteur des infrastructures publiques, notamment de transport, et l'ouverture de monopoles à une nouvelle forme de compétitivité afin d'attirer les investissements de capitaux internationaux. Cette nouvelle forme de planification favorise ainsi un développement à deux vitesses des espaces urbains où les projets d'infrastructure offrent, à certains secteurs, des services fiables et de meilleure qualité au sein « d'espace-réseaux de première classe » tout en générant des externalités négatives sur d'autres espaces laissés pour compte. Selon Graham et Marvin, ces dynamiques se situent au cœur des mutations contemporaines des espaces urbains. Elles engendrent, en effet, de nouvelles pratiques et valeurs sociales qui jouent un rôle prépondérant dans l'organisation spatiale et l'accessibilité des territoires métropolitains.

### 3.2.4 L'émergence de la question du patrimoine à la fin du XXème siècle

En décembre 1976, la Estación Mapocho fut déclarée Monument National<sup>54</sup>. L'édifice dans un état de détérioration important, dû à l'abandon progressif du système ferroviaire à partir des années 1940, sera finalement définitivement fermé en 1987. Sa fermeture marquera aussi la fermeture définitive de la ligne de train vers Valparaiso. En 1991, est créée la Corporation Culturelle de la Estación Mapocho<sup>55</sup>, institution de droit privé à but non lucratif financée par l'État chilien. La même année, est lancé le concours de réhabilitation de l'édifice. Le chantier finalisera en 1994 offrant un nouvel usage à la Estación Mapocho qui accueille depuis cette époque des expositions en tout genre.

La création du centre culturel coïncide avec le retour de la démocratie après quasi deux décennies de dictature militaire qui modifia la ville de Santiago, tant au niveau de ses usages que de son cadre urbain. En effet, après le coup d'État de 1973, en accord avec la doctrine économique, le marché immobilier se libéralise. Les réformes économiques menées pendant les années de dictature auront comme effet la polarisation des contextes urbains. Coexistent ainsi deux villes : la ville visible, c'est à dire celle du marché immobilier qui représente un potentiel de plus-value pour les investisseurs et la ville invisible qui ne possède pas ce potentiel (Gray, 2006). C'est aussi à cette époque qu'apparaît la notion de patrimoine dans la régulation urbaine. Densification et patrimonialisation vont ainsi de pair et témoignent d'une volonté de laisser faire le marché immobilier en protégeant seulement certains édifices emblématiques. C'est le cas sur le site d'étude où plusieurs édifices seront classés au cours de cette période : la Estación Mapocho en 1976, le Mercado Central et l'Institut d'Hygiène en 1984. Le Parque Forestal sera aussi classé *Zona Típica*<sup>56</sup> en 1997. Le périmètre de la Zona Típica du Parque Forestal englobe une partie des espaces publics du site d'étude ainsi que les bâtiments classés de la Estación Mapocho et du Mercado Central.

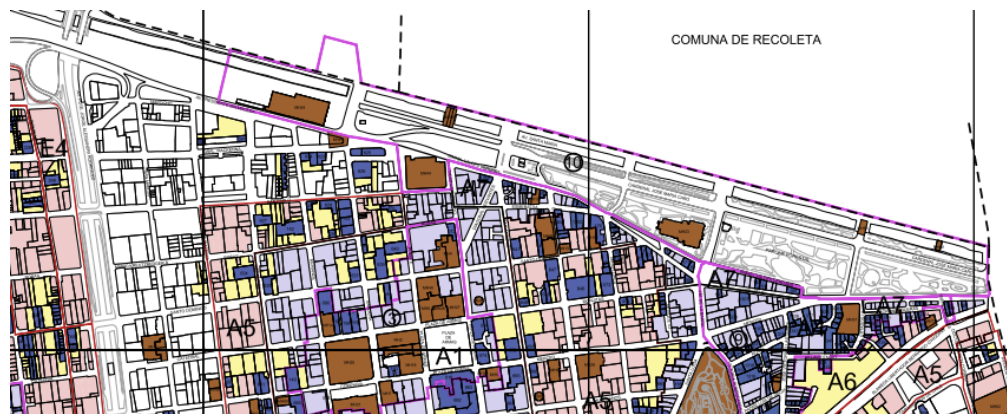
---

<sup>54</sup> Décret n° 1290

<sup>55</sup> *Corporación Cultural de la Estación Mapocho*

<sup>56</sup> Zone Typique (catégorie de classement au patrimoine national)

Figure 39. Périmètre de la Zona Típica Parque Forestal (en violet).



Source : Plan Régulateur Communal de la Municipalité de Santiago.

En 1994, le deuxième plan intercommunal de Santiago a été approuvé, le Plan Régulateur Métropolitain de Santiago (PRMS)<sup>57</sup>, qui reconnaît la valeur paysagère et écologique du Mapocho en tant que parc métropolitain, désormais appelé Parque Metropolitano del río Mapocho, un nom qui fait référence de manière générique aux espaces verts métropolitains de caractère public pouvant accueillir des activités liées aux loisirs, aux activités sportives et culturelles de plein air.

Au regard des différents éléments que nous avons présentés dans ce chapitre, on peut s'interroger sur l'impact réel qu'induit l'inscription d'un périmètre de *Zona Típica* sur le secteur d'étude dans le cadre du PRC ainsi que la reconnaissance de la valeur paysagère du fleuve Mapocho dans le PRMS. L'analyse des conditions urbaines actuelles, de la construction de l'identité du site et de ses espaces publics révèlent, en effet, une complexité des enjeux d'aménagement qui dépasse la simple question patrimoniale ou paysagère d'un secteur situé au bord du fleuve.

Le secteur se caractérise, en effet, par une superposition complexe de différentes dimensions liées à la fois aux fonctions et usages qu'il accueille, à la configuration et à la morphologie

---

<sup>57</sup> Plan Regulator Metropolitano de Santiago (PRMS)

de ses espaces publics, aux différents acteurs qui sont impliqués dans l'aménagement de ces espaces, mais également, comme nous l'avons vu, à place particulière qu'il occupe au sein du territoire et de l'histoire de Santiago. Comme nous le verrons dans le chapitre suivant, à partir de ces premières constatations sur le site, il s'agit alors d'identifier et de délimiter ces différentes dimensions au regard de certains concepts-clés sur lesquels nous nous attarderons afin de comprendre comment celles-ci s'articulent entre elles. En effet, comme nous le verrons à continuation, c'est bien à partir de cette articulation particulière des différentes dimensions qui caractérisent le site et qui, d'une certaine manière le synthétisent, qu'émerge conceptuellement le secteur comme cas d'étude.

## Chapitre 4. Conceptualisation du cas d'étude

A partir de la contextualisation du cas d'étude que nous avons développé ci-dessus, nous développerons à présent une approche de conceptualisation afin de stabiliser sa définition dans le cadre de notre recherche. Cette définition conceptuelle n'a pas pour but de délimiter de manière univoque le cas d'étude. Elle consiste plutôt à identifier la superposition particulière des caractéristiques du site qui, mises en tension, en font un cas en soi.

Il s'est donc agi dans un premier temps de synthétiser les principales conclusions du travail de contextualisation mené en amont en centrant cet exercice de synthèse d'une part, sur la position qu'occupe le secteur au sein du développement de la ville de Santiago et, d'autre part, autour de ses principales caractéristiques spatiales et fonctionnelles actuelles.

Cet exercice de synthèse nous a ensuite mené à nous intéresser de plus près à la question des espaces publics à Santiago, non dans l'idée de reconstituer de manière détaillée l'histoire urbaine des espaces publics de la ville, mais plutôt de saisir le rapport des habitants aux espaces publics et de situer le cas d'étude dans ce récit. Nous verrons qu'effectivement le site porte en lui un paradoxe. De par son histoire, l'échelle de ses espaces publics, sa localisation et les fonctions qu'il héberge, il concentre les caractéristiques et le potentiel d'un grand espace public métropolitain, mais son caractère est plus diffus, ses contours moins clairs.

Ce constat nous a invité à aborder le cas d'étude, dans le cadre de sa contextualisation et conceptualisation, au regard de certains concepts, tels que : la question du non-lieu (Augé, 1992), le quotidien et l'infra-ordinaire (de Certeau, 1980 ; Perce, 1989) ainsi que le concept d'espace frontière (Rozenholc, 2008 ; Rozenholc et al. 2014). L'exercice n'ayant pas pour objectif de tenter de catégoriser le site, ce qui serait contre-productif compte tenu de son caractère diffus et de la pluralité des dimensions qu'il accueille, mais plutôt de l'apprécier et de le mesurer au regard de ces concepts qui permettent d'orienter son éclairage.

## 4.1 Les premières constatations

### 4.1.1 Un site lié au développement de la ville de Santiago depuis sa fondation

Le travail de contextualisation, à la fois diachronique et synchronique, nous a, en effet, permis d'identifier les principales évolutions qui ont eu lieu sur le site. Le tableau de synthèse présenté ci-dessous révèle à quel point le site d'étude est lié à la construction de la ville de Santiago depuis l'époque coloniale et nous montre comment, à partir du tournant du XXème siècle, celui-ci se construit autour des dynamiques de mobilités qui sont au cœur du processus de métropolisation de la ville de Santiago

Le tableau propose une lecture du processus de métropolisation de la ville en cinq temps :

1. L'époque coloniale et les débuts de l'Indépendance
2. Le tournant du XXème siècle et les grands travaux liés au Centenaire de l'Indépendance
3. Les débuts du processus de métropolisation de la ville de Santiago
4. La consolidation du processus de métropolisation de la ville de Santiago
5. La multiplication de nouvelles centralités et l'émergence d'une ville fragmentée

Les deux premiers moments correspondant respectivement à l'époque « pré-métropolitaine » et aux premiers jalons du processus de métropolisation dans le contexte des grands travaux menés au moment du Centenaire de l'Indépendance.

Tableau 3. L'évolution du site dans le processus de métropolisation de Santiago.

1. A partir de 1541 L'époque coloniale et les débuts de l'Indépendance	2. A partir de 1888 Le tournant du XXème siècle et les grands travaux liés au Centenaire de l'Indépendance	3. A partir des années 30 Les débuts du processus de métropolisation de la ville de Santiago	4. A partir des années 60 La consolidation du processus de métropolisation de la ville de Santiago	5. A partir des années 90 La multiplication de nouvelles centralités et l'émergence d'une ville fragmentée
<u>Évolution de la ville de Santiago :</u>				
Fondation de la ville	Travaux de canalisation du Mapocho, démolition du Pont Cal y Canto.	Explosion de la croissance démographique et urbaine, début du processus d'industrialisation	Publication du PRIS (Plan Intercommunal de Santiago) et début de la construction de grandes infrastructures de transports	Émergence de secteurs résidentiels périphériques, des grands centres commerciaux et consolidation du réseau d'autoroutes urbaines Émergence des concessions urbaines
<u>Évolution du site d'étude et de son environnement proche :</u>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Position stratégique du site sur le fleuve. A la fois porte d'entrée de la ville par le Nord et arrière-cour du centre.</li> <li>- Point de passage entre les deux rives (Pont Cal y Canto) et lieu de transition entre la ville formelle (rive sud) et informelle (rive nord, La Chimba) séparée socialement et morphologiquement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Apparition de l'esplanade investie par les nouveaux modes de transports (tramway, bus et voiture), création de 9 nouveaux ponts sur le fleuve.</li> <li>- Programmes de grande échelle qui se superposent à la trame coloniale (Parque Forestal, extension des hangars de La Vega, Estación Mapocho, etc.)</li> <li>- Apparition des espaces publics de loisirs et de commerces séparés fonctionnellement de l'espace de circulation de la rue (Parque Forestal, passages commerciaux du centre)</li> <li>- Construction du Ferrocarril de Circunvalación et de la Estación Mapocho (1914)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le réseau de bus se développe et gagne du terrain sur le tramway dont le service se détériore peu à peu jusqu'à sa fermeture en 1959.</li> <li>- Le site se consolide comme un espace dédié aux transports et à l'activité des marchés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inauguration de la ligne 1 de métro (1975) et de la ligne 2 en 1978, qui se prolonge en 1986 jusqu'au site d'étude.</li> <li>- Construction de l'autoroute urbaine Norte-Sur dans les années 60.</li> <li>- Libéralisation du marché du transport à partir de 1979.</li> <li>- Fermeture de la Estación Mapocho en 1987</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création de la Costanera Norte en 2005 qui permet une connexion rapide à l'aéroport.</li> <li>- Mise en place du réseau de bus Transantiago en 2007.</li> <li>- Estación Mapocho devient un centre culturel en 1994</li> <li>- Inauguration de la ligne 3 du métro en 2019</li> <li>- Annonce du tracé de la ligne 7 en 2018</li> </ul>



#### 4.1.2 Un espace d'articulation et d'échanges fragmenté spatialement

Le travail de contextualisation nous a également permis de définir les principales caractéristiques spatiales et fonctionnelles actuelles du site :

- La situation du site dans la ville de Santiago lui confère un rôle **d'espace d'articulation** de différents équipements qui se situent dans un rayon de 500m autour du métro Puente Cal y Canto : la Estación Mapocho, le Parque Forestal, le Mercado Central et La Vega, point d'attraction d'une partie importante des flux piétons qui traversent le site. Il est également le point de convergence de deux des principaux axes de transit nord-sud du centre : l'avenue Independencia et l'avenue Recoleta.
- Le site fonctionne aujourd'hui comme le principal **nœud d'échanges** multimodal entre le Centre et le nord de la ville qui accueille au sein de ses espaces publics de nombreuses infrastructures de transport qui desservent l'ensemble de la région métropolitaine.
- Ce grand espace public est en réalité un **espace fragmenté** spatialement par les voies de circulation. La trame viaire s'impose, restreignant les espaces liés aux pratiques sociales et contraignant fortement les flux piétons. Cette concentration de flux piétons contraste fortement avec la présence de terre-pleins centraux qui sont largement sous-utilisés et laissés à l'abandon.
- La configuration spatiale actuelle du site est celle d'un **espace public résiduel** au caractère diffus, alors même que des actions de planification, souvent de grande ampleur, ont été menées au fil du temps sur le site et ses abords immédiats. On peut citer, entre autres : la canalisation du Mapocho qui permet, grâce au terrain gagné sur le fleuve, la construction du Parque Forestal et de l'esplanade; la construction des différents ponts au droit du site ; la construction de la Estación Mapocho ; l'installation du centre de diffusion de la circulation de Tramway ; la construction de la station de Métro Puente Cal y Canto lors de l'implantation de la ligne 2 ; la construction aux abords du site de l'autoroute urbaine Norte-Sur puis de la Costanera Norte en bordure du fleuve ; l'installation des arrêts de bus du réseau Transantiago ;

la création de la piste cyclable métropolitaine 42K ; la construction de la ligne 3 du Métro et actuellement de la ligne 7.

L'espace public résultant se construit ainsi comme un espace par défaut qui n'a jamais été pensé et planifié en tant que tel, malgré l'identité urbaine du site, sa situation dans la ville de Santiago et l'intensité de flux présents dans ces espaces publics.

#### **4.1.3 Une position symbolique d'espace de transition entre les deux rives**

A cette description fonctionnelle de l'espace, il nous faut également mentionner **sa position symbolique d'espace de transition** entre la rive nord et la rive sud qui constitue sans doute une des caractéristiques les plus singulières du site dans le contexte de la ville de Santiago. Les bords du fleuve se constituent ainsi en un espace de transition où s'articulent la planification rationnelle du centre et le tracé plus relâché des rues de la rive nord. Cette séparation entre les deux hémisphères de la ville de Santiago, pour reprendre l'expression de Franz, n'étant pas seulement morphologique mais également sociale et culturelle.

Le travail de contextualisation nous a donc permis de dresser un premier tableau qui synthétise la place qu'occupe le site dans l'identité urbaine de la ville de Santiago. Ces premières conclusions nous ont emmené par la suite à nous intéresser de plus près à la question des espaces publics à Santiago.

## **4.2 Le rapport aux espaces publics à Santiago**

La relation aux espaces publics des habitants de Santiago est en réalité une relation qui évolue au gré des grands travaux que connaît la ville. A sa fondation, le centre de gravité de la ville est la Plaza de Armas qui constitue traditionnellement le centre administratif, religieux et commercial de la ville coloniale. A l'époque coloniale, les îlots autour de la Plaza de Armas, qui constituent aujourd'hui le centre de la ville, étaient refermés sur eux-mêmes et s'organisaient autour d'un patio central en cœur d'îlot. Cette typologie de bâti se caractérisait par une séparation claire entre l'espace public et l'espace privé jusqu'à la fin du XIXème

siècle qui sera marqué par de grandes transformations des espaces urbains qui accompagneront la transformation des structures socioéconomiques et l'émergence de la classe moyenne. La canalisation du fleuve, qui fera émerger l'esplanade de notre site d'étude, se contextualise ainsi dans un processus de modernisation urbaine influencée par de nouveaux courants de pensée bourgeois, orientés à tourner la page du passé colonial et à convertir la capitale chilienne en une métropole moderne (Castillo, 2011).

#### **4.2.1 L'espace public, outil politique de modernisation de la société urbaine au tournant du XXème siècle**

A cette époque, pour la classe dominante, l'insalubrité s'incarne en effet dans les classes populaires (Castillo, 2014). Dans le contexte d'une société extrêmement segmentée qui habitait et percevait les espaces de la ville de manière différente, l'espace public de cette époque est soumis à un processus de contrôle croissant de la société bourgeoise. Castillo (2014) définit ainsi la construction du concept d'espace public de la fin du XIXème siècle comme l'un des outils politique de modernisation de la société urbaine au travers duquel la bourgeoisie impose ses valeurs. L'espace public est alors pensé par la classe dominante comme outil de création et de contrôle du marché immobilier.

Le tissu urbain du Centre connaît ainsi une évolution importante au tournant du XXème siècle, au travers d'une « monumentalisation de la trame » et d'une maximisation des opérations immobilières au service des intérêts du capital et du commerce (Rosas, 2006 ; Rosas et al., 2018). Des programmes et des infrastructures de différentes échelles et de différentes natures émergent et se superposent à la trame coloniale (Rosas, 1986). C'est le cas du parc sur le Cerro Santa Lucía, du Parque Forestal, des galeries et passages, de la transformation de La Cañada en Alameda. La création d'un certain nombre d'édifices emblématiques participe aussi de cette transformation comme le Museo de Bellas Artes, la Estación Mapocho et le Mercado Central. Ces nouveaux édifices se caractérisent par leur insertion dans des espaces ouverts insufflant cette nouvelle spatialité dans le tissu urbain et générant de nouvelles typologies d'espaces publics (Rosas et al., 2010).

La planification de la rive sud se veut ainsi plus « noble ». Le Parque Forestal, mais aussi les édifices emblématiques comme le Museo de Bellas Artes et la Estación Mapocho, s'insèrent

dans une nouvelle conception de la ville qui cherche à renouveler la relation des habitants avec les bords du fleuve et qui, selon (Castillo, 2014), génère une nouvelle centralité, déplaçant la limite de sa périphérie nord et affirmant la présence d'un nouvel espace public bourgeois, le Parque Forestal, qui avoisine dans une situation de contraste, l'espace public du secteur d'étude, plus populaire dédié au marché et au transport.

Dans le contexte de modernisation de Santiago, l'émergence des espaces publics sur les bords du fleuve s'accompagne de l'apparition d'une autre typologie d'espace dans le Centre. En effet, sous la pression immobilière, l'îlot traditionnel de l'époque coloniale se reconfigure et apparaît un nouveau maillage de passages à l'intérieur des îlots qui se superpose à la trame orthogonale coloniale, créant un réseau piéton continu entre les rez-de-chaussée commerciaux de la rue et les cœurs d'îlots. Ces opérations permettent ainsi de multiplier les façades commerciales et d'augmenter la densité du bâti en construisant en hauteur. Ces passages et galeries commerciales, qui font aujourd'hui partie de l'identité urbaine du centre de Santiago, ont émergé comme mécanismes planifiés de rentabilisation du foncier et de création d'un marché immobilier. On voit donc émerger une nouvelle forme d'espace de consommation au sein d'espaces privés mais accessibles au public dans la prolongation de l'espace commerciale de la rue (Rosas, 1986). Les passages commerciaux constituent ainsi un élément distinctif de la modernité à partir duquel se définit une nouvelle approche de la ville qui trouve son origine dans un profond changement social générant de nouvelles pratiques de consommation de l'élite et de la classe moyenne (Benjamín, 2005; Rosas et al., 2018).

Figure 40. De gauche à droite : Galería Imperio, Galería Edwards y Pasaje Matte



Source : plataformaurbana.cl.

Le premier Plan Officiel d'urbanisation de la commune de Santiago<sup>58</sup> de Karl Brunner, publié en 1939, préconisera pour le centre l'ouverture de nouvelles rues et places publiques ainsi que la poursuite de la subdivision des cœurs d'îlots afin d'impulser la création de nouvelles densités. Le plan de Brunner se situe ainsi dans la lignée des premières opérations de modernisation de la ville du début du XXème siècle, offrant deux catégories claires à partir de laquelle les urbanistes pouvaient intervenir la ville : la reconfiguration des rues et la restructuration et ouverture des îlots, instaurant ainsi le nouvel ordre morphologique du centre.

Figure 41. L'évolution du réseau de galeries et passages commerciaux

1885-1915

1930-1960

1970-1984



Source : Rosas, 1986.

Les débuts du XXème siècle se traduisirent donc par d'importants changements urbains dans le Centre. Ces opérations de destructions créatrices (Harvey, 2013) marqueront durablement la morphologie des espaces publics et traduiront la volonté, de la part de la classe dominante, de définir un certain type d'usage précis des espaces publics de la ville. La spécialisation des espaces dédiés aux piétons comme espaces de loisirs ou de commerce est annonciatrice du succès que connaissent de nos jours les centres commerciaux privés et marquera fortement

---

<sup>58</sup> *Plano Oficial de Urbanización de la Comuna de Santiago*, Karl Brunner, 1939

la planification des espaces publics de la rue comme espace dédié, en premier lieu, au transport motorisé.

#### **4.2.2 La rue comme espace dédié au transport motorisé dans le contexte du processus de métropolisation de la première moitié du XXème siècle**

La rue se spécialise ainsi comme lieu de circulation, support de flux motorisés de plus en plus intenses au-début du XXème siècle (Rosas et al., 2018). En effet, jusqu'à la fin du XIXème siècle, la ville de Santiago pouvait encore être parcourue à pied. La question des déplacements concernait surtout les classes aisées. Mais, au tournant du XXème siècle, sa rapide expansion a conduit à une demande croissante de mobilisation de la part de la classe moyenne émergente.

Ce phénomène va se poursuivre tout au long de la première moitié du XXe siècle, la ville est ainsi le théâtre d'une irruption de véhicules modernes, qui accompagne la transformation de la société chilienne, l'explosion de la croissance démographique et urbaine et le processus de métropolisation qui en découle. Avec le temps, l'offre en transport public — qui se structure autour du tramway électrique et du réseau de bus — se démultiplie provoquant de plus en plus de congestion dans les rues au profil inadapté.

Figure 42. Tramway et bus dans le centre de Santiago, date indéfinie



Source : elquintopoder.cl.

En parallèle, l'apparition croissante de la voiture constitue une nouvelle offre de transport, plus rapide et plus exclusive, pour les classes aisées qui peu à peu s'isolent dans les nouveaux quartiers bourgeois à l'est de la ville, profitant de ces nouvelles possibilités de déplacements.

Cette irruption de véhicules modernes, qui accompagne le processus de métropolisation, modifie profondément les pratiques de déplacements des habitants ainsi que la morphologie de la ville et des espaces publics, occupant une place prépondérante dans les rues de Santiago. Cette époque est marquée par la faiblesse d'action des autorités publiques en matière de régulation et intégration urbaine de ces nouveaux modes de transports (Errázuriz, 2010).

### 4.2.3 La relation aux espaces publics pendant la dictature (1973-1990)

Après le coup d'État de 1973, pendant la dictature d'Augusto Pinochet, les libertés individuelles sont drastiquement restreintes. Une politique de répression violente et de démembrement des organisations sociales, culturelles et politiques est instaurée (Garretón, 1984). Les partis politiques sont interdits et les espaces de discussion démocratique ainsi que leurs canaux d'information dissous (Brunner, 1981 ; Catalán et Munizaga, 1986). Cette restriction des libertés individuelles touche particulièrement l'espace public, en tant qu'espace physique, mais aussi en tant qu'espace social et politique. Au cours des premières années de la dictature, une série de mesures législatives sont publiées afin d'interdire toute forme de manifestation publique. L'espace public se transforme en un espace politique dominé et contrôlé par le pouvoir politique (Subercasseaux, 2006 ; Silva, 2013, 2014 ; Errázuriz, 2009).

Figure 43. Célébration pour l'anniversaire du coup d'État, 1982



Source : lavanguardia.com.

Figure 44. Fête « de couvre-feu à couvre-feu » dans les années 1980



Source : tvn.cl.

L'époque de la dictature est ainsi marquée par un très fort repli vers l'espace privé, l'espace domestique, (Lechner, 2006 ; Subercasseaux 2006). Intervenue et militarisée, la rue se vide de ses acteurs, de ses conflits, de ses pratiques. Le concept même d'espace public est perçu comme dangereux, son existence semble amoindrie face à l'autocensure imposée aux personnes (Brugnoli, 2008). Le repli vers l'espace privé, qui émerge comme un espace qui protège face au danger de l'espace public, va marquer durablement toute une génération qui grandira au rythme des couvre-feux régulièrement imposés entre 1973 et 1987 et des fêtes « de toque a toque ».

En 1988, le référendum sur la question du maintien en poste de Pinochet ou de l'organisation d'élections présidentielles est marqué par des manifestations populaires de grande ampleur qui incarnent une certaine réappropriation par les habitants des espaces publics comme espace politique (Pinochet, 2016).

#### **4.2.4 La relation aux espaces publics à partir de 1990**

Cette grande vague de mobilisation qui s'était constituée au moment du référendum s'essouffle dans les premières années de la transition chilienne. La classe politique voulant éviter tout débordement (Barozet et al. ; 2012). L'heure est à l'apaisement social et à la normalisation de la vie citoyenne encadrée par certaines restrictions de manifester (Del Campo, 2004). Dans les années 90 et le début des années 2000, sont ainsi organisées par les gouvernements successifs de la Concertation de grands évènements culturels dans l'espace public. La culture et l'espace public deviennent alors des outils de construction d'une culture citoyenne « pacifiée » (Lechner, 2006 ; Pinochet, 2016).



Figure 45. Évènements culturels dans les rues de Santiago, dans les années 2000 et 2010.



Source : Archivo Memorias del Siglo XX.

La réhabilitation de l'espace public par la culture a ainsi contribué de manière significative à la reconstruction d'une certaine légitimité politique au travers de la création d'un récit politique démocratique qui s'associe à une culture civique de l'usage de la rue. Cette nouvelle offre culturelle a contribué, en effet, de manière significative à la construction d'un espace public démocratique et civique. Ces initiatives se caractérisent cependant par leur caractère vertical, dans lequel on peut reconnaître une certaine instrumentalisation politique de distraction des citoyens (Benjamin, 2005). Dans le même temps, les centres commerciaux se développent, comme espaces privés de socialisation structurés autour de la consommation, dans lesquels les usagers deviennent clients. Ces deux phénomènes tendent ainsi à neutraliser l'émergence de formes possibles de contestation (Moulian, 2002) dans un espace public perçu par les autorités comme un lieu de domination et de régulation des masses (Delgado, 2011 ; Mayol, 2012).

#### **4.2.5 Les mouvements sociaux à partir de 2006**

A partir de 2006, les mouvements sociaux qui ont donné lieu à des manifestations massives dans l'espace public témoignent d'un changement de paradigme. Ce nouveau cycle politique, enclenché par les mouvements étudiants, change le rapport à l'espace public, pensé jusque-là comme « espace de domestication des masses » (Mayol, 2012, p. 377). Ces manifestations massives démontrent la validité de l'espace public comme espace politique et civique, remettant en question le postulat de crise de l'espace public qui a imprégné les débats des années 1990 et du début des années 2000 (Salcedo, 2002).

Figure 46. La Révolution Pingüina, manifestation pour une éducation gratuite, à Santiago de Chile, 2006.



Source : elquintopoder.cl.

Figure 47. Manifestation NO + AFP, contre le système privé de retraites, à Santiago de Chile, 2006.



Source : laizquierdadiario.com.

Comme le souligne Fernández (2013), la plupart de ces manifestations ont lieu sur l'axe principal de la ville, l'avenue Alameda Bernardo O'Higgins, et plus précisément dans sa section centrale où se concentrent certaines des institutions telles que l'Université du Chili, l'Université Catholique, la Bibliothèque Nationale, ou encore la Banque d'État. Cet axe connecte aussi le Barrio Cívico et le Palais de La Moneda, siège du gouvernement, à la Plaza Italia, qui marque l'entrée vers les quartiers du secteur est de Santiago où réside la classe dominante.

« Le caractère frontalier de certains secteurs de la ville, fait converger l'allégresse des événements sportifs avec une certaine rage politique, la fête avec l'indignation sociale. La Plaza Italia (ou Plaza Baquedano) fonctionne comme un axe de démarcation qui ordonne et distribue la ville selon des échelles d'appartenance urbaine qui vont du haut vers le bas, au sens topographique, mais également social. Elle sépare le Santiago riche du Santiago pauvre, tout en servant de principal lieu de rencontre collectif pour toutes sortes de mouvements et festivités, qui vont de la célébration des triomphes sportifs du football, des messes en plein air pendant la Semaine Sainte, des hommages militaires à la statue du Général Baquedano, jusqu'aux rassemblements syndicaux et politiques ». <sup>59</sup>

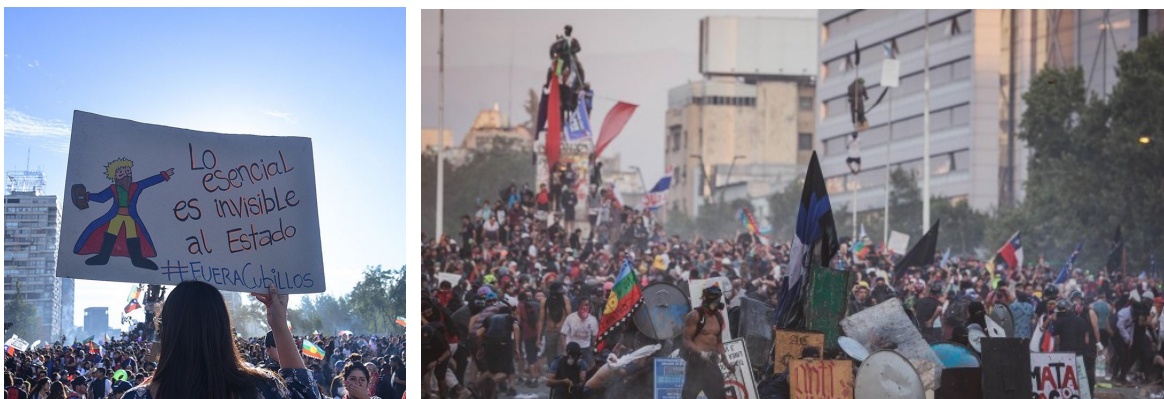
(Ossa y Richard 2004, p. 48, en Fernández, 2013).

Ce nouveau cycle de manifestations enclenché il y a plus de 15 ans sous fond de critiques du système néolibéral, a conduit au mouvement social d'octobre 2019 qui s'est également cristallisé par une occupation journalière et une série de manifestations massives autour de la Plaza Italia pendant plusieurs mois.

---

<sup>59</sup> «Hay zonas de la urbe donde lo fronterizo hace converger la alegría deportiva con la rabia política, el festejo con la indignación social. La Plaza Italia (o Plaza Baquedano) hace de eje demarcador que ordena y distribuye la ciudad según escalas de pertenencia urbana que van desde lo alto hacia lo bajo, en todos los sentidos – no sólo topográficos – de estos valores. Separa al Santiago rico del Santiago pobre, a la vez que sirve de principal sitio de reunión colectiva que recibe todo tipo de movimientos y fiestas: desde el festejo por triunfos deportivos de fútbol, la realización de misas al aire libre de Semana Santa, los homenajes militares a la estatua del general Baquedano, hasta mítines sindicales y políticos». (Ossa y Richard 2004, p. 48, dans Fernández 2013)

Figure 48. Manifestations à Plaza Italia dans le contexte du mouvement social chilien, 2019 y 2020



Sources : Photo personnel, 2019 / F. Herrera (pour el Diario, 11.01.2020).

Malgré son échelle et sa position par rapport au centre de la ville, notre secteur d'étude n'est pas un lieu particulièrement privilégié pour l'organisation de manifestations publiques. Le secteur ne se situe pas sur l'axe historique et symbolique qui relie le Palacio de La Moneda à la Plaza Italia, il ne représente pas un espace public politique de la ville, comme la Plaza Italia. Malgré la présence du Centro Cultural de la Estación Mapocho qui le dote d'un programme culturel, son image première reste celle d'un secteur de transport et de commerce lié à l'activité de La Vega et, dans une moindre mesure, à l'activité du Mercado Central.

De ce fait, il n'est pas doté de la même visibilité que Plaza Italia. Dans cette relation de tension qui existe entre les deux terminaux historiques du Ferrocarril de Circunvalación, les deux espaces ne se positionnent pas de la même manière dans l'imaginaire collectif de la ville. Il est d'ailleurs intéressant de noter que tout au long de l'explosion sociale de la fin 2019, alors que Plaza Italia se convertissait en centre de gravité ou « zona 0 », l'activité du secteur d'étude a été maintenue avec la même intensité que toujours et ce malgré les perturbations importantes du réseau de transport et la fermeture intermittente de la station de métro Cal y Canto et du Centre Culturel Estación Mapocho. Alors que la Plaza Italia, rebaptisée « Plaza de la Dignidad », est revendiquée comme un espace politique de la citoyenneté qui devient visible à une échelle globale en se convertissant en un hyper-lieu (Lussault, 2017), le secteur d'étude maintient fermement son activité liée au transport et au commerce, hors de tout espace de revendication politique. Il s'affirme avant tout comme un lieu du quotidien.

## 4.3 Un espace qui pose question

Le site porte donc en lui un paradoxe, de par son histoire, l'échelle de ses espaces publics, sa localisation et les fonctions qu'il héberge : il concentre les caractéristiques et le potentiel d'un grand espace public métropolitain et à ce titre, il pourrait se revendiquer d'une visibilité symbolique forte comme d'autres espaces publics de la ville, tels que Plaza de Armas, Plaza de la Ciudadanía ou Plaza Italia, mais son caractère est plus diffus, ces contours moins clairs. Ce constat, nous invite à interroger sur certaines dimensions qui sont importantes de souligner dans la contextualisation et la conceptualisation du cas d'étude. Il ne s'agit pas ici de tenter de catégoriser le site, exercice qui serait contre-productif compte tenu de son caractère diffus et de la pluralité des fonctions qu'il accueille, mais plutôt de l'apprécier au regard de certains concepts qui permettent d'orienter son éclairage.

### 4.3.1 La question du non-lieu

Face à la constatation du caractère actuel d'espace fragmenté et résiduel du site, on pourrait tomber dans le travers rapide de vouloir le définir comme un non-lieu selon la définition d'Augé (1992), c'est-à-dire un espace anonyme et interchangeable produit par la surmodernité dans un contexte de globalisation. Un lieu, nous dit Augé, est un espace identitaire, relationnel et historique. Le lieu offre ainsi à chacun un espace qu'il peut incorporer à son identité et dans lequel il peut établir des relations aux autres, ancrées dans certaines références communes à un groupe. Un espace qui, au contraire, ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique se définira alors comme un non-lieu. Il est intéressant de noter que la plupart des espaces qu'Augé définit comme des non-lieux sont des espaces de circulation. Les moyens de transports, les grandes gares, les aires d'autoroute, les aéroports seraient ainsi par essence des non-lieux. Le non-lieu nous dit Augé est un lieu de mouvement, un lieu que l'on n'habite pas, installant ainsi une distinction entre les espaces dédiés aux déplacements et les lieux dédiés à la vie sociale des individus.

Si nous faisons l'exercice d'appliquer ce concept à notre cas d'étude, au regard de nos premières analyses, nous pouvons dans un premier temps déduire que le site possède certaines caractéristiques propres aux non-lieux. En effet, le site fait l'objet d'une

fragmentation spatiale liée aux réseaux viaires et aux infrastructures de transport qui lui confère un caractère d'espace public résiduel et en cela il s'apparente effectivement à un non-lieu. Mais les conclusions de notre analyse ont aussi permis de révéler l'identité urbaine, sociale et historique du secteur comme nous l'avons rappelé plus haut. C'est donc aussi un lieu profondément identitaire, relationnel et historique malgré son caractère fragmenté. On pourrait alors être tenté de le classer hors de la catégorie des non-lieux mais ce qui est intéressant dans le concept d'Augé c'est qu'il le construit plus comme un instrument de mesure qu'une catégorie fixe. La perception d'un lieu (ou d'un non-lieu) peut varier, nous dit Augé, en fonction des personnes, des générations, des classes sociales. L'idée est d'utiliser le concept comme « un instrument de mesure du degré, non des ingrédients » (Auge, 2010). Et c'est sans doute cette question de la mesure du degré qui est intéressante à traiter dans notre cas d'étude. Que nous disent ces nuances qu'introduit l'instrument de mesure ? Évoluent-elles au fil du temps ou au gré des personnes et de leur relation au secteur d'étude ?

#### **4.3.2 Le quotidien et l'infra-ordinaire**

L'exercice qui consistait à appliquer le concept de non-lieu au site, permet donc l'introduction de certaines nuances dans la manière de l'appréhender et nous a amené à le considérer sous l'angle de sa quotidienneté en envisageant la catégorie de l'espace quotidien comme un autre instrument de mesure qui pouvait s'appliquer à notre cas d'étude. En se concentrant sur les pratiques sociales répétées qui façonnent la vie quotidienne des personnes, des auteurs tels que De Certeau (1980) et Perce (1989) mettent en évidence les lacunes conceptuelles inhérentes aux approches plus statiques du concept de lieu.

« L'Invention du Quotidien », de De Certeau (1980), qui s'attache à décrire des pratiques du quotidien spatialement situées, contribuera en effet de manière significative à la mise en valeur d'une culture populaire et quotidienne. Les activités culturelles, nous dit De Certeau, se construisent le plus souvent autour de la vie quotidienne d'un groupe social ou générationnel, et au sein d'un quartier ou d'une ville. Ces pratiques culturelles contemporaines, qui se déroulent en dehors de l'espace institutionnel, constituent ainsi une « marginalité d'une majorité ». En effet, dans le cadre d'une économie productiviste basée sur la technologie qui organise rationnellement la vie quotidienne, la marginalité ne relève

plus seulement de petits groupes minoritaires. Elle s'universalise, devenant une majorité silencieuse. Dans ce contexte, l'homme ordinaire invente son quotidien en se réappropriant l'espace par des tactiques de résistance et des usages alternatifs. Le processus d'appropriation apparaît ici comme un élément clé ou, en d'autres termes, la capacité des personnes dans leur quotidien à occuper la grammaire des lieux de manière non prédéterminée.

Bien que De Certeau ne distingue pas l'espace et le lieu, son concept de l'espace est étroitement lié au concept de lieu que nous avons mentionné plus haut : un espace qui établit les conditions de possibles pratiques créatives ou alternatives, et qui se rapproche plus d'un événement que d'un concept ontologiquement établi et ancré dans l'authenticité (Cresswell, 2004). En tant qu'événement, il est donc marqué par l'ouverture et le changement plutôt que par les frontières et la permanence.

Pérec (1989) nous invite également à analyser les lieux sous l'angle du quotidien et de l'ordinaire. A Interroger ce qu'il appelle « l'infra-ordinaire » ou « le bruit de fond », c'est-à-dire ce qui ne semble pas faire problème, ce qui semble aller tellement de soi qu'il finit par être invisibilisé.

« Dans notre précipitation à mesurer l'historique, le significatif, le révélateur, ne laissons pas de côté l'essentiel (...). Ce qui se passe vraiment, ce que nous vivons, le reste, tout le reste, où est-il ? Ce qui se passe chaque jour et qui revient chaque jour, le banal, le quotidien, l'évident, le commun, l'ordinaire, l'infra-ordinaire, le bruit de fond, l'habituel, comment en rendre compte, comment l'interroger, comment le décrire ?

Interroger l'habituel. Mais justement, nous y sommes habitués. Nous ne l'interrogeons pas, il ne nous interroge pas, il semble ne pas faire problème, nous le vivons sans y penser, comme s'il ne véhiculait ni question ni réponse, comme s'il n'était porteur d'aucune information. »

*L'Infra-ordinaire*, Georges Pérec, 1989.

Cette sociologie du quotidien, Pérec la qualifie d'endotique par opposition à l'exotique (Pérec, 1989), c'est-à-dire ce qui paraît tellement aller de soi que nous ne le pensons plus. Ses ouvrages *Espèces d'espaces* (1974), *Les Choses* (1965) et *Tentative d'épuisement d'un*

lieu parisien (1982) s'inscrivent dans cette même démarche. L'attention qu'il porte aux phénomènes du quotidien est en somme une invitation à s'interroger sur le banal hors des grands espaces paradigmatiques sur lesquels tant de travaux se sont portés. Or c'est justement le cas du site d'étude qui accueille des activités populaires, propres de la vie quotidienne : les activités liées au transport et aux marchés. Sa situation d'espace frontière, de lisière, participe également de ce caractère particulier du site d'étude.

### **4.3.3 L'espace frontière**

Dans cette perspective, l'étude des espaces frontières, des situations d'entre-deux, comme c'est le cas de notre site d'étude, se révèlent d'autant plus intéressante puisqu'ils relèvent des situations « à la marge » qui par définition sont souvent négligées ou invisibilisées. Rozenholc (2008, De la frontière à la marge) souligne l'intérêt d'analyser ces espaces frontières qui, bien qu'ils soient extrêmement localisés, mettent en lumière les enjeux territoriaux mais surtout identitaires qui ont accompagné l'expansion des villes. Elle propose une définition de ces « entre-deux » en quatre points majeurs (Rozenholc et al., 2014) :

- L'entre-deux est un lieu de pluralité au sein duquel se jouent des représentations multiples, diversifiées et fragmentées. Sur un plan méthodologique, il convient donc de multiplier les approches et les outils de recherche afin non pas d'en faire un inventaire qui ne pourra jamais prétendre être exhaustif mais essayer de « faire sien » un lieu.
- L'entre-deux se construit comme le résultat de différents « états morphologiques » qui construisent en grande partie son histoire. Du point de vue méthodologique, il convient donc d'appliquer une lecture historique du site pour en reconstituer une chronique non seulement des grands faits historiques mais aussi de l'histoire quotidienne du lieu et son évolution dans le temps.
- L'entre-deux est un lieu « de conflits des pouvoirs, de partages non équitables, de fractures et de ségrégations latentes ». C'est donc aussi un lieu de négociations qui requiert de comprendre le jeu des acteurs et le contexte dans lequel ils évoluent.
- L'entre-deux est un lieu de « pratiques non programmées », à la stabilité relative qu'il convient également d'observer.



La définition du concept de l'espace frontière (ou entre-deux) et l'approche méthodologique proposée par Rozenholc et al. (2014) sont intéressants puisqu'il nous montre à quel point les enjeux et problématiques liés à la question du lieu sont d'autant plus exacerbés quand il s'agit d'un espace frontière comme c'est le cas de notre site d'étude. La complexité et la multiplicité des dimensions que regroupent ces lieux obligent à construire des méthodologies de recherche propres à chaque contexte qui permettent de les analyser sous différentes facettes afin d'essayer d'y déchiffrer ce que ces espaces frontières nous disent des dynamiques territoriales et urbaines propres à chaque ville.

A ces quatre composants, il nous semble important d'en rajouter un cinquième, conséquence directe des quatre premiers énoncés ci-dessus : l'entre-deux est un lieu en évolution permanente. En effet, la multiplicité des représentations, la succession de différents « états morphologiques » auquel il est soumis, les conflits ainsi que l'émergence de pratiques alternatives non programmées sont autant d'ingrédients qui soumettent ce type de lieu à une instabilité permanente. Dans ces conditions, essayer de reconstruire un inventaire exhaustif, une « tentative d'épuisement du lieu » pour reprendre l'expression de Pérec (1975), se révèle une tâche contreproductive, l'inventaire supposant un travail sur une matière stable. Or l'espace frontière est par essence un espace mouvant, instable où se concentre une pluralité d'états accumulés au fil du temps qui renvoie à ce que Grumbach (2013) identifie comme un « inachèvement perpétuel » propre aux grandes métropoles et au « caractère sédimentaire » des espaces. Les caractéristiques énoncées par Rozenholc et al. (2014) ne sont pas forcément propres aux entre-deux mais leur situation d'espaces frontières exacerbe ces dynamiques, créant des situations urbaines particulièrement instables.

Notre cas d'étude fonctionne, en effet, comme un chantier inachevé où s'accumule au fil du temps des fonctions et des usages. Ce processus d'accumulation (de sédimentation) participe du démembrement ou de la fragmentation de l'espace et renvoie aussi, comme on le verra par la suite, à une fragmentation institutionnelle des acteurs de l'aménagement.

#### 4.3.4 Stabilisation d'une définition du cas d'étude

Les conclusions de l'exercice de contextualisation et conceptualisation nous permettent ainsi de postuler à une définition du site d'étude. Comme nous l'avons déjà fait remarquer, cette définition n'a pas pour but de délimiter de manière catégorique et univoque notre cas d'étude, elle consiste plutôt à identifier la superposition particulière des caractéristiques du site qui, mises en tension, en font un cas d'étude en soi :

*Espace de transition entre la rive nord et la rive sud, profondément inscrit dans le territoire géographique de la Vallée Centrale du Chili, le secteur d'étude est le théâtre historique de la confrontation entre les deux rives, confrontation où se joue en grande partie l'identité urbaine de Santiago. Lieu de la précarité, de la culture « roto y mapochino », entre formalité et informalité.*

*À la fois porte d'entrée et cour arrière du centre, cet espace frontière se construit comme un entre-deux sans pour autant être un espace interstitiel de par son échelle. S'il peut donner par moment l'impression de n'être qu'un grand vide, il est en réalité à la fois témoin et acteur privilégié des dynamiques de mobilités liées au développement de la ville.*

*Cet espace public populaire en devenir permanent, traversé par des flux liés à une pluralité de fonctions commerciales et d'échanges qui s'y sont accumulées au fil du temps, s'est construit avant tout comme un espace du quotidien. Intervenu par de nombreux acteurs de l'aménagement, il apparaît aujourd'hui comme un espace public démembré, fragmenté spatialement et marginalisé du point de vue de ses usages.*

C'est à partir de cette définition, que nous développerons dans le chapitre suivant une analyse croisée de la perception des acteurs institutionnels avec celle des pratiques et usages présents dans les espaces publics afin d'avancer dans la construction de notre cadre interprétatif des processus de production des espaces publics du secteur d'étude.

## Chapitre 5. Analyse des processus de production des espaces publics

L'analyse des relevés de terrain a permis d'identifier les facteurs qui permettent d'éclairer les processus de production des espaces publics du secteur d'étude. En accord avec les choix méthodologiques établis dans le cadre de la recherche, il est important ici de rappeler que le travail d'analyse des relevés de terrain ne cherche pas à construire une logique comparative entre l'approche des acteurs et celle des usagers des espaces publics du secteur. Il s'agit plutôt de croiser et d'articuler les différents relevés de terrain afin de saisir, d'une part, la multiplicité des dimensions et des pratiques qui caractérisent les espaces publics du secteur et, d'autre part, d'identifier les éventuels écarts dans la perception des acteurs institutionnels, ainsi que les raisons qui expliquent ces écarts.

Trois principaux facteurs, développés ci-dessous, émergent ainsi comme résultats de cette analyse croisée. Ces facteurs, qui s'articulent de manière séquentielle, permettent d'illustrer et d'expliquer notre hypothèse de recherche tout en apportant un éclairage sur les processus de production des espaces publics du cas d'étude. Nous aborderons ainsi, en premier lieu, l'existence d'une multiplicité de lectures de l'espace — de la part des acteurs tout comme des usagers — sur lequel il est dès lors difficile d'appliquer une vision qui réduirait l'espace à sa dimension fonctionnelle. Ce premier facteur, invitant à considérer ce lieu comme un espace ouvert aux dynamiques complexes, nous permettra par la suite de nous centrer sur les pratiques et usages présents au sein de cet espace. De cette analyse émerge ainsi un deuxième facteur, lié de près au premier, à savoir, l'existence d'une intensité d'usages hétérogènes intrinsèquement liés à la mobilité, qui se déploient au sein d'un espace fragmenté. Cette constatation nous emmènera, enfin, à considérer le contexte dans lequel évoluent les acteurs institutionnels et comment celui-ci influe sur leurs visions et sur l'espace même. Émerge ainsi le troisième et dernier facteur centré sur la question de la fragmentation institutionnelle et ses conséquences en termes de fragmentation spatiale et de polarisation des postures autour de la question de l'espace public.

Tel que nous le développerons ci-dessous, l'analyse croisée des relevés de terrain et leur articulation séquentielle autour de ces trois facteurs nous permet donc, d'une part, de mettre en évidence les écarts existants entre la conception de l'espace par les acteurs institutionnels et les pratiques d'appropriation des usagers et, d'autre part, d'expliquer l'absence de reconnaissance de la part des acteurs institutionnels des pratiques de mobilité en tant que pratiques constitutives de l'espace public, conduisant à une fragmentation et une invisibilisation de l'espace même.

## **5.1 Une multiplicité de lectures du lieu qui mettent à mal une approche purement fonctionnaliste de son aménagement**

Ce premier facteur concerne donc, en effet, la superposition singulière de multiples dimensions urbaines et culturelles qui caractérisent le site et rendent difficile sa lecture. Cette multiplicité de lectures du lieu se révèle d'abord au travers d'une certaine confusion généralisée autour de la dénomination, à laquelle s'ajoute, de la part des acteurs, une confusion sur la question de sa délimitation spatiale. L'existence de ce type de confusion révèle des relations hétérogènes au lieu, de la part des acteurs comme des usagers. Constat qui, dans le cas des usagers, se voit renforcé par les résultats des entretiens de courte durée réalisés auprès des passants, qui révèlent une hétérogénéité de visions et perceptions du lieu qui semble se complexifier au fur et à mesure que les usagers développent un rapport quotidien avec le lieu. Les acteurs quant à eux reconnaissent la complexité intrinsèque et l'ambiguïté du secteur, qui se construit à la fois comme centre de gravité et frontière. Les entretiens réalisés auprès des acteurs et le sondage réalisé auprès des passants ont ainsi permis de confirmer le paradoxe que renferme le cas d'étude, à savoir un lieu qui possède toutes les caractéristiques d'un grand espace public d'échelle métropolitaine mais dont le caractère reste diffus.

Ce premier point, nous permet donc de mettre en évidence la multiplicité de rapports hétérogènes à un espace complexe qui se rapproche de la vision de l'espace de Massey, c'est-

à-dire, celui d'un espace non-statique, aux contours changeants, sur lequel il est dès lors difficile d'appliquer une vision purement fonctionnaliste qui peinerait à le saisir complètement.

### **5.1.1 Une confusion généralisée autour de la dénomination et délimitation du site**

Loin d'être nommé, et donc d'être identifié de manière unique, le site fait l'objet de dénominations variées qui révèlent une diversité de relation au lieu même et l'existence d'une certaine confusion autour de sa délimitation. Cette constatation n'apparaît pas surprendre particulièrement les acteurs institutionnels et les usagers interrogés. Conscients que le site est difficile à nommer et à délimiter, ils hésitent et réfléchissent quand la question leur est posée. Ces hésitations ainsi que la diversité des réponses montrent bien qu'il n'existe pas de réponse toute faite à cette question mais, au contraire, une multiplicité de lectures possibles du lieu.

De la part des acteurs institutionnels, cette multiplicité de lectures du lieu est liée à sa position intercommunale dans le territoire métropolitain de Santiago. Les acteurs institutionnels soulignent, en effet, dans les entretiens le caractère intercommunal du secteur d'étude qui fait que l'espace peut se lire à différentes échelles urbaines qui se superposent et qui vont de l'échelle local à l'échelle intercommunale, régionale ou nationale. Ces différentes échelles de lecture, auxquelles s'ajoute une superposition singulière de dimensions urbaines et culturelles, complexifient sa lecture et expliquent la diversité des réponses des acteurs institutionnels à l'exercice de dénomination et de définition des limites du site qui leur a été demandé à la fin de chaque entretien.

- **Une superposition d'échelles de lecture**

Au cours des entretiens, les acteurs reconnaissent une multiplicité des échelles de lecture de l'espace, qu'ils associent non seulement aux différents périmètres administratifs et à l'échelle de l'espace disponible que nous avons déjà mentionné, mais également à l'aire d'influence des marchés et du CCEM, ainsi qu'à l'échelle même du pôle d'échange qui dessert l'ensemble de l'aire métropolitaine.

Un ex-fonctionnaire de la DDU MINVU explique ainsi que, dans le cadre de la commémoration du bicentenaire du Chili, le site fut initialement sélectionné dans l'objectif d'y développer le projet de rénovation des espaces publics « Plaza del Mercado de Abastos ». Ce choix se justifiait par la présence de l'ancien terminal de train, Estación Mapocho, qui conférait au secteur une dimension métropolitaine.

Si la majorité des acteurs reconnaissent le caractère métropolitain du secteur d'étude, les avis divergent quant aux éléments qui permettent d'identifier ou de justifier ce caractère métropolitain. Pour un ex-directeur de la DA MOP, la reconversion de la Estación Mapocho en centre culturel aux débuts des années 1990 a modifié le niveau de centralité du secteur, lui conférant un caractère métropolitain et le transformant en « un point d'attraction métropolitain ».

Pour un ex-fonctionnaire de la CORDESAN, en revanche, l'échelle métropolitaine du secteur a émergé dans les années 1990 avec l'ouverture du Métro et la transformation de La Vega qui, « d'un centre de ravitaillement plutôt suburbain » devient alors « un centre de distribution métropolitain ». Selon ce fonctionnaire, les autorités à l'époque ne considéraient pas le secteur de manière globale comme un seul espace mais plutôt comme différents équipements ce qui, selon lui, a contribué à la fragmentation spatiale du secteur à l'échelle locale.

Un fonctionnaire de la DDU MINVU mentionne également que « les aires d'influence de chacun (en référence aux équipements) sont un peu limitées ». Il reconnaît ainsi que le secteur « fonctionne comme un seul système », mais que ce système est en réalité composé, voire fragmenté, par des espaces d'échelle plus restreinte autour de chaque équipement. Il souligne également l'inscription du site dans une organisation territoriale nord-sud articulée autour de La Vega et de l'accès nord vers le centre, mais également à une organisation est-ouest articulée autour du Parque Forestal et du fleuve Mapocho.

L'importance du fleuve, en tant qu'élément d'échelle territoriale, est également reprise par un fonctionnaire du CMN et par un des membres de l'équipe Mapocho 42K UC. Toutes deux situent ainsi le secteur comme un espace public qui s'inscrit dans le système territorial conformé par les parcs urbains qui se situent le long du fleuve, et qui correspond au droit du

secteur au Parque Forestal et au Parque de los Reyes. Il s'agirait ainsi de considérer, selon la membre de l'équipe Mapocho 42K UC, le site comme un « secteur d'intégration » entre ces parcs urbains.

A cette multiplicité d'échelle de lectures possibles du site, qui est liée en partie à son caractère multifonctionnel, s'ajoute également une multiplicité d'acteurs qui interviennent dans l'aménagement de l'espace. Même si ce constat peut s'appliquer à de nombreux espaces urbains contemporains, cette dynamique est tellement présente dans le cas du secteur d'étude que l'espace se retrouve dans une situation de chantier permanent, sur laquelle nous reviendrons plus loin.

- **Une difficulté à nommer et délimiter le secteur**

L'exercice de dénomination et délimitation du site en plan qui a été demandé aux acteurs institutionnels à la fin de chaque entretien révèle aussi les relations hétérogènes qu'ils établissent avec cet espace complexe à appréhender.

Concernant la délimitation du site dans ses grands traits, il est possible de distinguer trois groupes qui se détachent de l'analyse des dessins en plan du périmètre du secteur par les acteurs institutionnels :

1. Un premier groupe d'acteurs délimite le secteur d'étude par les façades ou volumes de bâtiments qui bordent les espaces publics de la rive nord et de la rive sud. Les limites est et ouest varient peu en fonction de chaque acteur et correspondent en général aux deux grandes avenues principales qui bordent le site : l'avenue Independencia à l'ouest et l'avenue Recoleta à l'est. Ce premier groupe se caractérise donc par une délimitation du site qui tend à se centrer sur les espaces publics présents sur les deux rives du fleuve, en incluant parfois la première ligne d'édification qui délimite ces espaces de part et d'autre du Mapocho.
2. Le deuxième groupe d'acteurs se caractérise par la délimitation d'un périmètre plus large qui tend plus à la définition d'une aire d'influence. Tout comme pour le premier groupe, les périmètres sont toujours à cheval sur les deux rives. Il est intéressant de noter que certains acteurs du deuxième groupe situent le secteur plutôt dans une relation avec la

rive nord — au caractère plus populaire — alors que d'autres le situent dans une position intermédiaire plus équilibrée entre les deux rives. Les périmètres de ce deuxième groupe présentent des contours et des dimensions plus hétérogènes que dans le premier groupe mais sont toujours délimités au sud avant la Plaza de Armas, marquant clairement une différence entre le secteur d'étude et le centre symbolique de la ville de Santiago.

3. Le troisième groupe se caractérise par une délimitation qui se restreint aux périmètres des projets d'intervention précis dans l'espace qui correspondent au cadre institutionnel dans lequel évolue, ou a évolué, chaque acteur. Les périmètres ne prennent donc pas toujours en compte la rive nord. Face à la complexité du site, ils optent finalement pour une stratégie qui consiste à éluder la question des limites du secteur en centrant leur réponse sur des projets techniques précis. Ce choix permet d'entrevoir une position relativement cloisonnée à la problématique précise qu'ils conduisent au sein du site dans le cadre de l'institution ou mission qu'il représente.

En termes de poids, comme le montrent les tableaux ci-dessous, chacun des trois groupes représente à peu près un tiers des acteurs interviewés. La majorité des acteurs se caractérise donc par leur prise en considération des deux rives au moment de dessiner les contours du site, ce qui constitue sans doute un des grands points en commun des périmètres dessinés, surtout pour les acteurs du premier et deuxième groupe. Les différences apparaissent notamment dans l'ampleur des périmètres délimités entre les trois groupes, mais également dans la forme même des périmètres du deuxième et troisième groupe. Il n'existe donc pas pour les acteurs institutionnels une unique réponse à la question de la délimitation du site mais bien une variété de points de vue qui répondent à des visions et des préoccupations tout aussi variées parfois même au sein d'une même institution.

Cette même variété se retrouve également dans les réponses des acteurs institutionnels sur la question de la dénomination du site. Les acteurs du troisième groupe suivent la même logique qu'ils appliquent à la définition des limites du secteur : leur manière de nommer le site est directement liée au projet ou au domaine d'intervention porté par leur institution de rattachement. Ainsi, les fonctionnaires de Métro ou de la DTPM du troisième groupe identifient le secteur comme « Cal y Canto » en référence à la station de métro ; un ex-



fonctionnaire du SERVIU MINVU l'identifie comme « Explanada del Mercado » en référence au projet urbain du même nom ; quant au fonctionnaire du CCEM, il identifie le secteur comme « Estación Mapocho » en référence à l'ex-station de train qui héberge aujourd'hui le centre culturel. Pour les deux autres groupes, trois dénominations — « Estación Mapocho », « Mapocho » et « Cal y Canto » — se démarquent du lot mais, hormis les acteurs liés au transport qui ont tendance à identifier le secteur comme Cal y Canto en référence au métro, la manière dont les acteurs nomment le secteur ne semble obéir à aucune logique précise. Certains affirment sans détour que le site s'identifie comme « Estación Mapocho » ou « Mapocho », considérant « Cal y Canto » comme un technicisme artificiel, mais d'autres ont la logique inverse de considérer « Mapocho » comme un secteur plus large et identifient le site comme « Cal y Canto ». Certains font référence au secteur comme « Mapocho-Cal y Canto », « La Chimba » ou « Mapocho-La Chimba ». Plusieurs d'entre eux font part de leur difficulté à nommer le site, comme le signale un fonctionnaire de la Municipalité d'Independencia pour qui le nom du secteur est un véritable « casse-tête ». Presque la moitié des acteurs interviewés finissent par utiliser différents noms en fonction du contexte personnel ou professionnel, comme le montrent les citations relevées pour chaque acteur dans les tableaux ci-dessous.

Tableau 4. Délimitation du secteur, typologie Groupe 1

**Groupe 1.**

Un périmètre à cheval sur les deux rives, centré sur l'espace public, et délimité par les av. Independencia et Recoleta.

**Ex-fonctionnaire de la DA MOP**



« Mapocho »  
« La Chimba se situe au-delà »

**Fonctionnaire de la DTPM, Direction de l'Infrastructure**



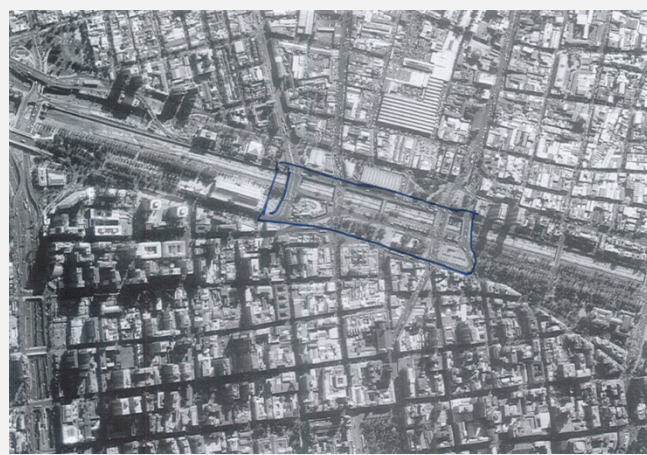
« Je crois que les gens aujourd'hui nomment le secteur... Cal y Canto »

**Ex-fonctionnaire de la DDU MINVU**



« En tant que projet, Plaza de los Abastos, et sinon, de nos jours, Estación Mapocho »

**Fonctionnaire du CMN**

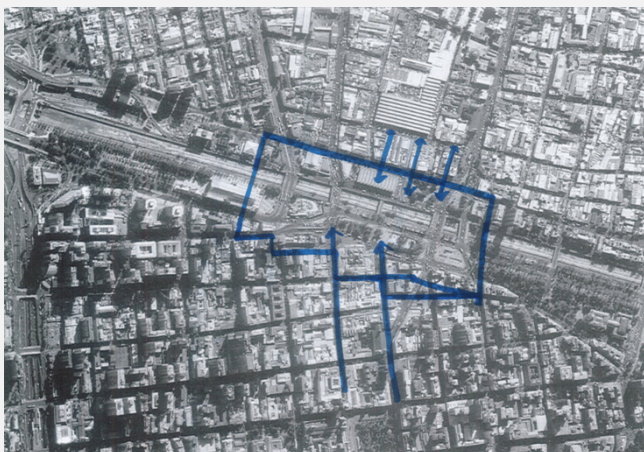


« Je crois que ce n'est pas défini, le secteur n'a pas de nom »  
« Je fais référence au Mercado, au centre culturel ou à La Vega, en fonction d'où je vais »

## Groupe 1.

Un périmètre à cheval sur les deux rives, centré sur l'espace public, et délimité par les av. Independencia et Recoleta.

Membre de l'équipe du projet « Explanada de los Mercados »



« Avant le concours, Mapocho, maintenant, Explanada de los Mercados »

En réunion de travail : « Mapocho-Cal y Canto »

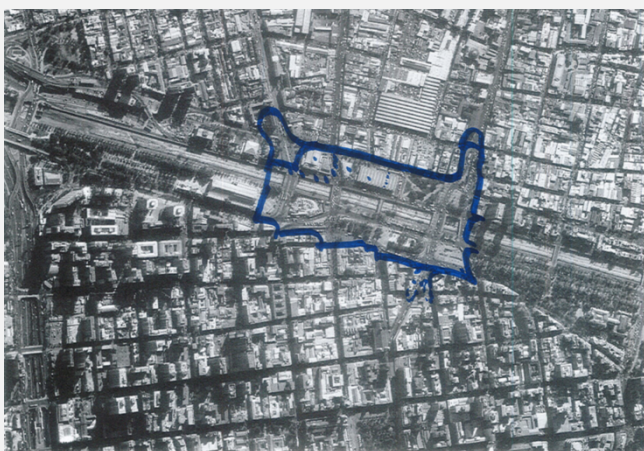
Fonctionnaire de la DDU MINVU



« Mercado »

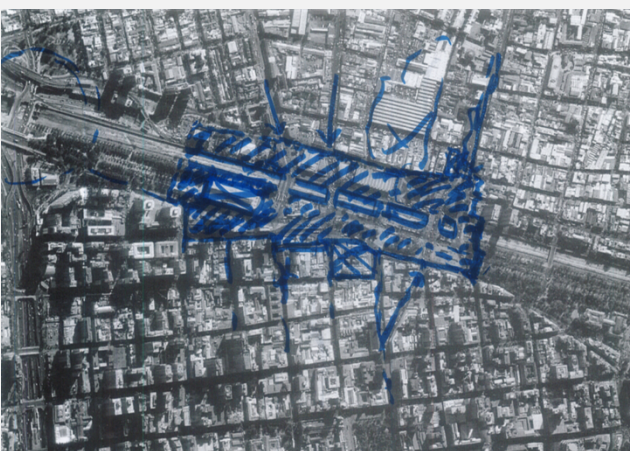
En réunion de travail : « J'ai entendu beaucoup de versions différentes »

Ex-fonctionnaire de la CORDESAN



« Ça dépend avec qui. Entre architectes, je parle de l'esplanade de la Estación Mapocho, mais si parle à ma tante je dirai : là-bas entre le Mercado et La Vega »

Membre de l'équipe Mapocho 42K UC



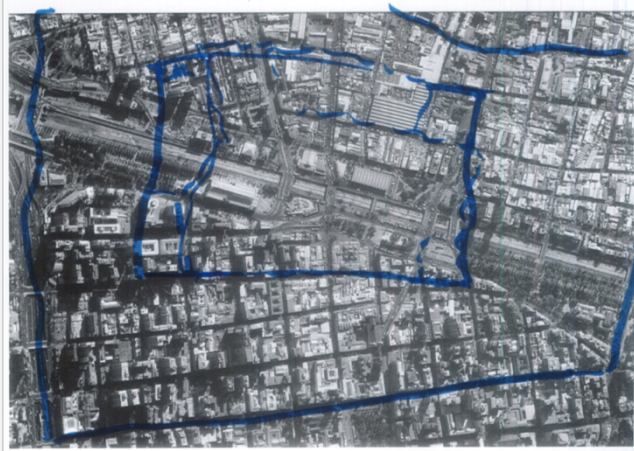
« Estación Mapocho »

Tableau 5. Délimitation du secteur, typologie Groupe 2

## Groupe 2.

Des périmètres à cheval sur les deux rives qui s'adressent à de plus grandes aires d'influence.

### Représentante de l'Association MLCH



En réunion de travail : « La Chimba, Mapocho-La Chimba »

Avec des amis : « La Chimba ou vers le Mercado ou vers le Mercado et La Vega »

### Fonctionnaire du GORE, Membre du Comité de Mobilité



« Cal y Canto, secteur Mapocho »

« Les habitants de Santiago l'appellent Mapocho. Moi, je l'appelle Cal y Canto, pour le métro. Mais Barrio La Chimba s'utilise aussi »

### Fonctionnaire de la SECTRA



« Quand je parle du lieu où je travaille, je dis 'à côté de la Estación Mapocho', et comme sous-titre, Estación Cal y Canto »

En réunion de travail : « Barrio La Chimba »

### Ex-directeur de la DDU MINVU



« Estación Mapocho y La Vega »

« Ce sont deux lieux différents. Même s'ils fonctionnent comme un seul lieu, ce sont deux lieux »

« Cal y Canto est une invention techniciste »

## Groupe 2.

Des périmètres à cheval sur les deux rives qui s'adressent à de plus grandes aires d'influence.

Fonctionnaire de la Municipalité de Santiago, Direction de Mobilité



En réunion de travail : « Mapocho. Certaines personnes parlent de La Chimba »

Quand j'étais étudiant : « Cal y Canto »

Fonctionnaire de la Municipalité de Independencia

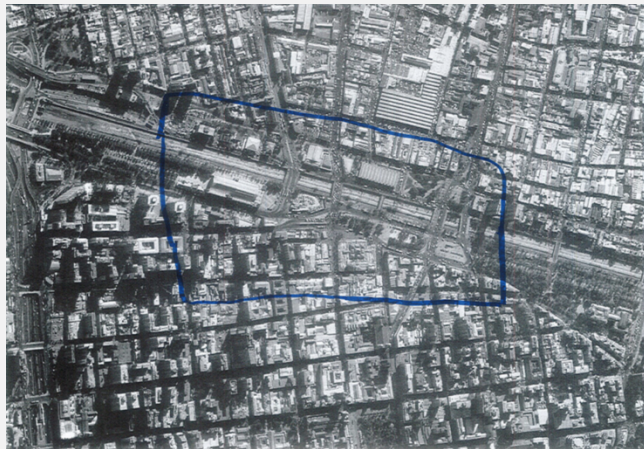


« C'est un casse-tête... moi, je l'appelle La Chimba »

« Les gens disent Estación Mapocho »

« Cal y Canto n'existe quasi pas »

Fonctionnaire de la SECTRA, membre du Comité Intermodal



« Cal y Canto. Le secteur s'appelle Cal y Canto »

Tableau 6. Délimitation du secteur, typologie Groupe 3

**Groupe 3.**

Des périmètres restreints à des projets d'intervention précis liés au cadre institutionnel dans lequel évolue chaque acteur.

**Ex-fonctionnaire du SERVIU MINVU**



« Explanada del Mercado (...) l'importance du Mercado est un élément »

**Fonctionnaire du Métro**



« Explanada de los Mercados, mais en interne métro Cal y Canto ou Puente Cal y Canto »

« Mapocho est un secteur plus large »

**Fonctionnaire de la DTPM, Direction de Planification**



En réunion de travail : « General Mackenna »

Avec des amis : « Metro Cal y Canto »

**Fonctionnaire du SECPLAN de la Municipalité de Santiago**

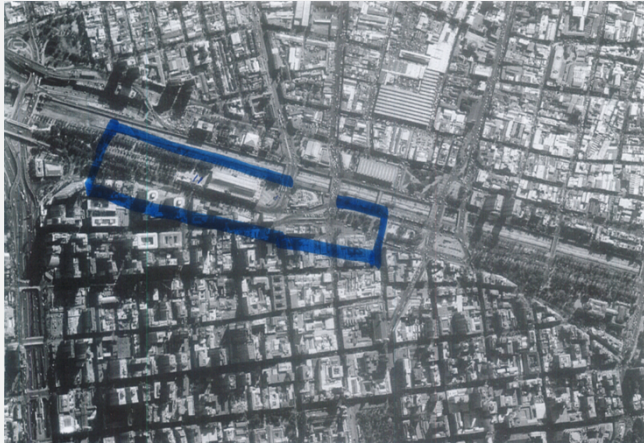


« Cal y Canto »

### Groupe 3.

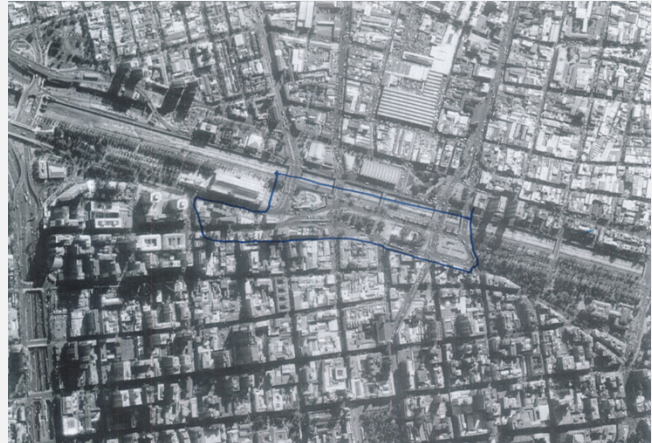
Des périmètres restreints à des projets d'intervention précis liés au cadre institutionnel dans lequel évolue chaque acteur.

Fonctionnaire du CCEM



« Ce secteur est le secteur de la Estación Mapocho »

Ex-fonctionnaire de la DTPM, Direction de l'Infrastructure



« Cal y Canto, Mapocho peut faire référence à un secteur beaucoup plus large »

Les passants interrogés nomment également le secteur de manière variée. Tout comme pour les acteurs, les dénominations « Estación Mapocho », « Mapocho » et « Cal y Canto » apparaissent comme étant les plus communes, mais d'autres dénominations apparaissent également. Ces dernières peuvent faire référence à un équipement urbain du secteur (le « Mercado Central », « La Vega » ou encore le « Parque Forestal »). Certains passants interrogés font référence de manière générale au « Centro », identifiant ainsi le secteur comme l'entrée vers le centre de Santiago. D'autres évitent en partie la question en évoquant la rue ou l'avenue où ils se trouvent au moment d'être interrogés (« Independencia », « La Paz » ou « Puente »). De même que pour les acteurs, la manière dont les passants nomment le secteur ne semble obéir à aucune logique précise. Il est, en effet, impossible d'établir une quelconque relation entre les dénominations énoncées et d'autres facteurs qui caractérisent les passants, tels que leur âge, leur origine ou destination, leur activité sur le site ou encore leur rythme de fréquentation du secteur.

Figure 49. Réponses à la question « *Comment s'appelle le secteur ?* »



Cette variété de réponses, entraînant une confusion dans la manière de nommer ou de délimiter le secteur, révèle ainsi une certaine diversité de rapports qu'entretiennent, à la fois les acteurs institutionnels comme les usagers, avec un lieu qui requiert du temps pour être apprivoisé dans toute sa complexité.

### 5.1.2 Une hétérogénéité de visions et d'opinions des usagers qui s'enrichit avec le temps

L'analyse des sondages réalisés auprès des passants révèle effectivement une variété de réponses et d'éléments identifiés par les passants pour caractériser l'espace qui augmentent dans la mesure où ils établissent une relation dans le temps avec le lieu, comme nous le montrent les trois graphiques ci-dessous. Ces graphiques ont été construits à partir des réponses aux sondages réalisés auprès des passants en croisant la question :

- *Depuis quand passez-vous par le secteur ?*

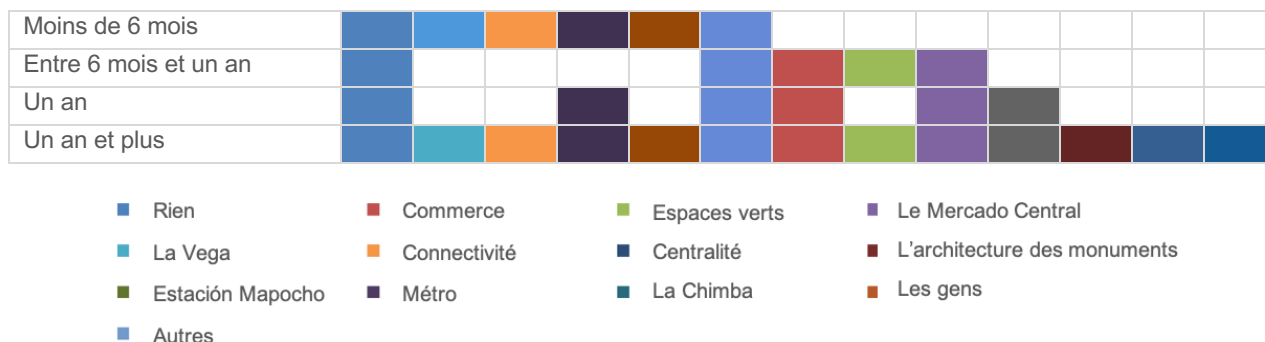
Avec les trois questions suivantes :

- *Qu'aimez-vous du secteur ?*
- *Que n'aimez-vous pas du secteur ?*
- *Pouvez-vous me nommer 3 éléments que vous considérez importants du secteur ?*

L'analyse des résultats permet effectivement d'identifier certaines réponses qui apparaissent plus fréquemment et qui sont présentées ci-dessous. Ainsi, à la question *Qu'aimez-vous du secteur ?* une quantité non négligeable de passants qui transitent par le secteur depuis un an, ou moins d'un an, répond « rien », les autres réponses s'orientent vers : les grands équipements du secteur (Estación Mapocho, La Vega, le Mercado), la centralité et connectivité (au travers notamment de la présence de la station de métro) ou encore l'intensité d'activité commerciale et populaire.

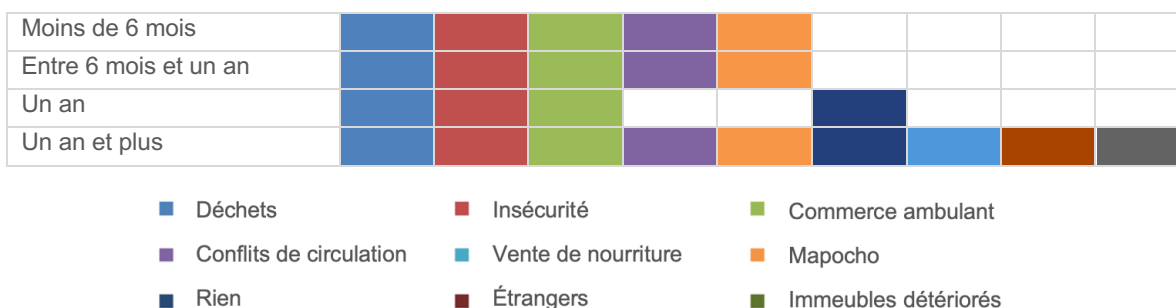


Figure 50. Réponses à la question « *Qu'aimez-vous du secteur ?* » croisée avec la question « *Depuis quand passez-vous par le secteur ?* »



A la question *Que n'aimez-vous pas du secteur ?* les réponses s'orientent plus vers les conflits présents dans l'espace public ainsi que les problèmes de gestion ou de propreté. Cependant, il reste difficile de dégager de réelles tendances générales ou une quelconque hiérarchie dans les réponses apportées par les passants. Les réponses varient ainsi de manière aléatoire sans que puisse être établie une relation entre celles-ci et leur origine, leur destination, leur âge ou encore l'activité qu'ils réalisent dans le secteur. La seule tendance constante, qui émerge étant l'hétérogénéité des points de vue et des réponses, est le fait que cette hétérogénéité de réponses semble s'enrichir à mesure que les passants établissent une relation de plus longue durée dans le temps avec cet espace.

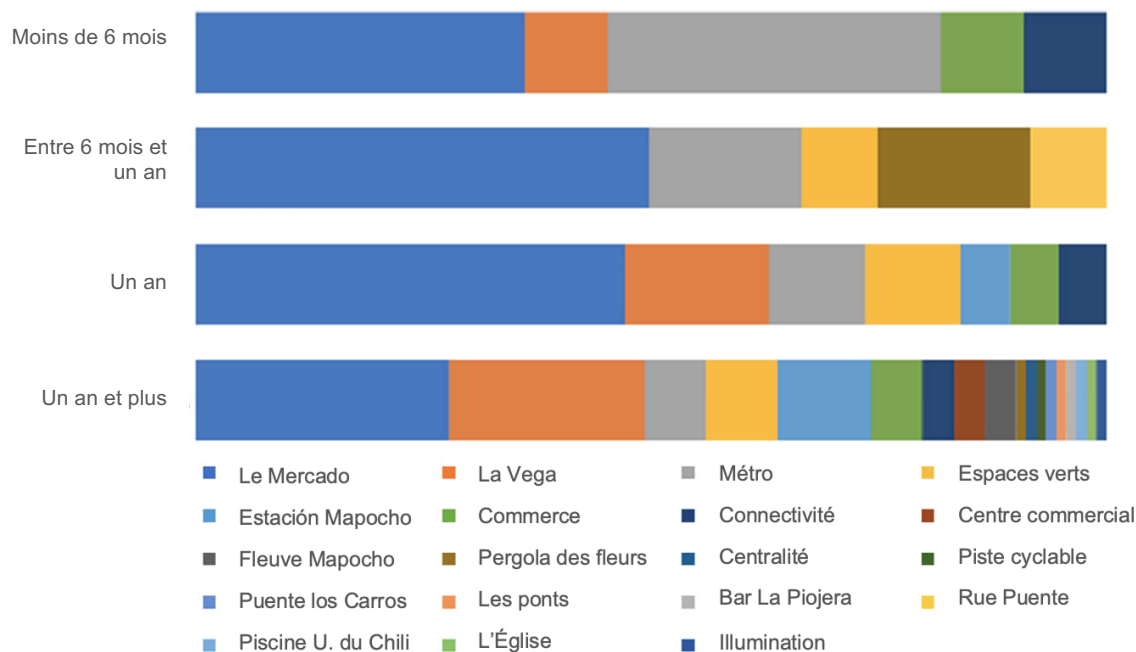
Figure 51. Réponses à la question « *Que n'aimez-vous pas du secteur ?* » croisée avec la question « *Depuis quand passez-vous par le secteur ?* »



La variété des réponses augmente et se complexifie donc sensiblement pour les personnes qui transitent par le secteur depuis plus d'un an et demi. C'est également le cas en ce qui concerne la question *Pouvez-vous me nommer 3 éléments que vous considérez importants du*

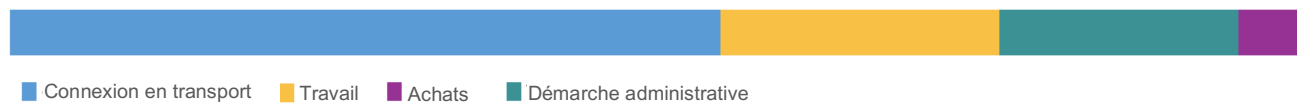
*secteur ?* où l'on voit clairement apparaître une variété plus grande de réponses à mesure que les passants établissent une relation avec le secteur.

Figure 52. Réponses à la question « *Pouvez-vous me nommer 3 éléments que vous considérez importants du secteur ?* » croisée avec la question « *Depuis quand passez-vous par le secteur ?* »



Ces résultats sont intéressants à mettre en perspective avec le fait qu'environ deux tiers des passants qui ont été sondés transitent par le secteur au minimum trois fois par semaine et plus de la moitié cinq fois par semaine. En cohérence avec nos choix méthodologiques, les passants interrogés ont donc effectivement dans leur grande majorité un rapport régulier, voire quotidien, avec le secteur d'étude. Cela se traduit également par le type d'activité qu'ils réalisent dans le secteur, à savoir des activités plutôt de l'ordre du quotidien, comme le montrent les résultats présentés ci-dessous.

Figure 53. Activités que réalisent les passants dans le secteur



Cette hétérogénéité de visions et de perceptions du lieu se construit donc dans le temps, dans une pratique régulière d'un espace du quotidien, mais cette multiplicité de visions trouve aussi ses racines dans le caractère ambigu et complexe d'un espace frontière, d'un entre-deux, dont les contours et la position dans la ville sont difficiles à définir. Une tension que les acteurs institutionnels reconnaissent bien comme nous le verrons dans le point suivant.

### **5.1.3 Entre centre de gravité et situation de bordure, la reconnaissance d'une tension de la part des acteurs institutionnels**

Le secteur est, en effet, identifié par les acteurs comme le point de passage historique entre la rive sud et la rive nord du fleuve Mapocho. En ce sens, ils le reconnaissent comme un espace de transition à la fois géographique et sociale, intimement lié à la construction historique de la ville de Santiago tout en se situant dans une position de frontière. Une certaine tension insoluble apparaît ainsi dans leur manière de caractériser le secteur, entre « centre de gravité » et « cour arrière ».

- **Le fleuve Mapocho, une frontière urbaine et sociale**

La grande majorité des acteurs interviewés soulignent, en effet, le caractère d'espace frontière du site, qu'ils identifient de plus comme l'un des principaux points de connexion et d'échange entre les deux rives du fleuve Mapocho. Un ex-fonctionnaire de la CORDESAN mentionne ainsi le fleuve comme « facteur déterminant » du secteur, « un axe autour duquel tout s'organise (...) et d'où l'on voit la Cordillère ». Ce caractère géographique particulier du site est aussi mentionné régulièrement par les acteurs qui soulignent l'ouverture visuelle du site, d'où l'on peut « contempler le fleuve vers l'ouest et l'est », comme l'indique un ex-fonctionnaire de la DA MOP. Une des membres de l'équipe Mapocho 42K UC fait référence au Mapocho comme « une référence géographique » et « un système d'échelle territoriale, qui d'une certaine façon préexiste dans ce territoire ». Elle identifie ainsi « l'ADN du fleuve » comme un lieu de promenade conformé par les premières digues de la ville coloniale et comme « le premier espace public du Santiago de l'époque ». A ses yeux, les outils de planification traditionnellement centrés au Chili sur la seule question du bâti au détriment des espaces publics, ont d'une certaine manière invisibilisé ces espaces en les réduisant à leur fonction de réseau viaire. Ce constat, poursuit-elle, concerne d'autant plus les sites localisés

en situation de bordure ou de frontière urbaine, comme c'est le cas du secteur d'étude situé en bordure du fleuve Mapocho. Cette perte d'identité des rives du fleuve est également mentionnée par un fonctionnaire de la Mairie d'Independencia qui associe ce phénomène à la présence de l'autoroute urbaine Costanera Norte le long de la rive nord.

Au-delà de l'identification du fleuve Mapocho comme frontière urbaine, en général, les acteurs interrogés l'identifient également comme une frontière sociale qui sépare la rive sud de la rive nord de Santiago, et qui constitue une caractéristique intrinsèque à l'identité de la ville. Plusieurs acteurs de différentes institutions décrivent, en effet, le secteur comme un lieu de transition entre les deux rives, pointant du doigt le degré d'abandon des espaces publics, phénomène qui s'intensifie au nord de la Plaza de Armas à mesure que l'on se rapproche du fleuve. Un fonctionnaire du CCEM souligne ainsi que les deux rives sont des secteurs « absolument différents ». La Chimba est « l'arrière-cour de la ville, des bordels, des cimetières, des hôpitaux, de tout ce qui ne devait pas être vu. La maison des fous, c'est ça La Chimba. Et la rive sud, eh bien, un secteur qui communique plutôt avec Santiago, enfin plutôt avec la Plaza de Armas et tout ça ». De manière générale, l'ensemble des acteurs interrogés décrivent cette séparation entre les deux rives qui se cristallise au sein du secteur d'étude. « C'est une frontière, une situation de 'confins'. Je ne sais pas s'il existe une autre situation similaire au Chili », souligne un fonctionnaire de la Municipalité d'Independencia. Le fleuve sépare ainsi deux mondes. « Il s'agit de deux secteurs radicalement différents, séparés par une barrière : le fleuve... parce que ce pays est classiste à mort, continue de l'être, et on dirait qu'il va continuer de l'être encore longtemps, La Chimba, qui fait référence à un ailleurs, de l'autre côté, n'a rien à voir avec cela », indique un fonctionnaire du CCEM, qui établit une différence claire entre la rive sud, liée à la formalité du centre, et la rive nord, qui se construit comme un ailleurs au caractère plus populaire et informel.

Comme nous le verrons plus bas, alors même que les acteurs reconnaissent la condition d'espace frontière du site, tant sur le plan spatial que social, ils peinent cependant à intégrer cette dimension dans leur pratique professionnelle ou dans les initiatives qu'ils conduisent sur le site. Ils le considèrent plutôt comme une donnée qui permet de contextualiser le site et son l'histoire urbaine particulière.

- **Entre condition d'espace frontière et charge historique, l'émergence d'une tension**

En effet, bien que dans leurs descriptions les acteurs ne fassent pas directement référence à cette tension, le sujet émerge de manière transversale dans les entretiens. Tout en reconnaissant la condition du secteur en tant que bord urbain, ils soulignent également sa charge historique et la complexité que cette charge ajoute à un lieu qu'ils considèrent, en général, comme unique dans le contexte de Santiago.

« C'est l'un des sites qui a été envisagé pour la commémoration du bicentenaire du Chili », déclare un ex-fonctionnaire de la DDU MINVU, membre du Comité des Travaux pour le Bicentenaire. De manière générale, les acteurs interrogés soulignent, en effet, la valeur patrimoniale du site, non seulement parce qu'il est lié à l'histoire de la fondation de Santiago ou parce qu'il accueille des monuments historiques tels que le Mercado Central et la Estación Mapocho, mais également parce qu'il s'agit du « premier grand marché », pour reprendre l'expression d'un fonctionnaire de la SECTRA qui identifie également l'informalité du secteur comme faisant partie de son identité.

En effet, ce caractère informel est également souligné de manière transversale comme une caractéristique historique du lieu qui contraste avec l'espace plus formel du Parque Forestal. Pour les acteurs interrogés, ce caractère informel du secteur est directement lié à l'activité des marchés et, surtout, à la présence du commerce de rue. Ils reconnaissent ainsi l'activité commerciale comme faisant partie de l'identité urbaine du lieu, mais il s'agit en général d'une référence pittoresque et nostalgique à ce qu'ils imaginent qu'était le commerce de rue au début du XXe siècle.

« C'est une ville de l'échange, c'est cela sa tradition... Un échange permanent et aujourd'hui cette tradition existe... Mais sans support pour que cette activité d'échange se déroule dans des conditions dignes qui la valorisent », déclare une représentante de l'association MLCH. Pour elle, cette condition de lieu d'échange s'est maintenue au fil du temps, mais elle identifie également d'autres traditions historiques liées au site qui, avec le temps, ont été oubliées. C'est le cas, par exemple, de l'axe cérémoniel Puente-La Paz, qui menait au cimetière depuis le centre et passait par le Marché aux Fleurs situé en bordure de La Vega. « C'est un axe de

procession qui est aujourd'hui devenu un axe routier (...). Il est beaucoup plus intéressant quand on le considère dans sa plénitude, quand on le considère à partir de sa tradition, de son identité historique, et cela a été effacé, estompé ». Cette condition du secteur lui confère une charge symbolique unique qui le positionne comme un « secteur spécial parmi les secteurs du centre de la ville parce qu'il possède des attributs à la fois urbains, historiques, patrimoniaux et touristiques », nous indique un fonctionnaire de GORE RM. Cette idée est reprise également par un ex-fonctionnaire de la CORDESAN qui souligne « la mémoire sociale » d'un « site à la fois espace charnière et espace d'attraction » entre les deux rives.

- **Porte urbaine ou arrière-cour ?**

Cette dichotomie dans la manière de caractériser le secteur, entre espace charnière et espace d'attraction, apparaît également de manière récurrente dans les entretiens. Les acteurs interrogés identifient, en effet, le secteur comme une porte d'entrée historique vers le centre depuis le nord, qui se structure autour du pont Cal y Canto et de l'activité du marché. Cependant, ils identifient également le secteur comme un lieu « extra-muros » (pour reprendre la définition d'un ex-fonctionnaire de la DDU MINVU) qui attire une intensité d'activités et de flux. Ils l'identifient comme un secteur très actif, mais en même temps assez résiduel. Une ex-fonctionnaire de la Direction d'Infrastructure de la DTPM le définit comme « un centre d'intérêt névralgique » aux portes du centre, mais aussi comme « une arrière-cour », « un lieu fonctionnel mais assez abandonné » en termes de qualité spatiale. Un ex-fonctionnaire de la DA MOP le décrit, également, en des termes similaires : il s'agit d'un secteur « très connecté » mais qui subit « des processus d'obsolescence très accélérés ». Le terme « névralgique » apparaît ainsi dans plusieurs entretiens avec des acteurs du MINVU, du CMN et de la DTPM, qui de manière transversale reconnaissent l'importance du lieu dans le fonctionnement de la ville pour sa condition de porte d'entrée nord vers le centre. En effet, cette condition de porte urbaine où convergent les flux depuis la périphérie de la ville est également identifiée de manière transversale dans les entretiens. « C'est la porte d'entrée nord du centre, donc je pense que la concentration de personnes est élevée (...). C'est comme un point névralgique de Santiago », indique un fonctionnaire de la Direction de Planification de la DTPM.

Ces exemples nous montrent qu'en général les acteurs reconnaissent la complexité du secteur, l'identifiant plus à un centre de gravité qu'à une réelle centralité. Ils reconnaissent ainsi de manière transversale sa fonction historique de porte d'entrée nord du centre qui se traduit aujourd'hui par la présence du nœud d'échange. Mais, en même temps, ils le décrivent aussi comme « l'arrière-boutique », pour reprendre l'expression d'une membre de l'équipe Mapocho 42k UC, qui le décrit également comme « l'arrière de Santiago ». Une membre de l'équipe du projet « Explanada de los Mercados » le décrit ainsi : « C'est un lieu des marges du fleuve (...) qui n'a pas eu la même chance que le Parque Forestal ». Comme nous l'avons déjà mentionné plus haut, tout au long des entretiens, une distinction sociale claire est faite entre la rive sud et la rive nord, au droit du secteur d'étude. Contrairement au Parque Forestal qui se situe également sur la rive sud, le site est dans une position ambiguë et dichotomique, entre porte urbaine et arrière-cour, non seulement entre les deux rives, mais également entre deux communes de Santiago.

Un ex-fonctionnaire de la DDU MINVU insiste sur ce point : « personne ne se sent responsable de ce qui se passe aux frontières. Et c'est un bon cas d'étude aussi, parce que, en général à Santiago, les frontières entre les communes sont les secteurs les plus négligés, et en général elles sont reléguées à des axes de transport. Et les coutures qui s'y produisent sont désastreuses. Il suffit de regarder ce qui se passe sur ces axes. Et le site court aussi le risque d'être un point de suture, alors qu'il devrait être une centralité ». Cette réflexion est intéressante parce qu'elle articule la condition d'arrière-cour du secteur, non seulement avec sa localisation en bordure du fleuve, mais aussi avec les frontières administratives communales, élément qui est également souligné par une ex-fonctionnaire de la Direction d'Infrastructure de la DTPM. Un ex-directeur de la DDU MINVU identifie également la question des limites administratives comme un élément clé, indiquant que dans les années 1990, la rénovation du Mercado Central et la réhabilitation de la Estación Mapocho en centre culturel sur la rive sud ont permis « d'assainir le quartier au travers de la culture et du tourisme », ainsi poursuit-il, « toute activité populaire, nocive, polluante, informelle, était une menace ». Au contraire, sur la rive nord, les communes d'Independencia et de Recoleta « considéraient ce type d'activités comme faisant partie de leur identité, leur moyen de subsistance, leur rôle », les secteurs commerciaux de « La Vega, Patronato ou le quartier de

Las Telas sont vus par ces communes comme des activités qui donnent un sens à leur territoire ». Ce fonctionnaire associe ainsi l'activité commerciale du secteur à une certaine informalité et spontanéité qui fait partie de « l'identité du lieu, qui est informelle en raison de sa condition d'arrière-cour et de son dialogue avec La Chimba ». Il l'identifie comme un lieu qui concentre « beaucoup plus d'intensité que la Plaza de Armas, plus de mouvements piétonniers mais qui ne parvient pas à se constituer comme un espace civique », ce qui crée pour lui un dilemme complexe en termes de rénovation urbaine : comment améliorer la qualité des espaces publics du secteur sans détruire l'identité populaire et informelle qui lui est propre ?

« C'est un dilemme auquel je n'ai pas de réponse claire, parce qu'effectivement les processus d'informalité sont parfois ce qui donne à un lieu sa vitalité. C'est impossible de les formaliser, parce que si on les formalise, ils disparaissent. Ils sont informels justement parce qu'ils ne peuvent être formalisés, pour des raisons économiques et sociales. Si on assainit, on nettoie et on élimine, on perd quelque chose qui faisait partie de l'identité du lieu (...). C'est une question à laquelle je n'ai pas de réponse claire, mais il est évident que la réglementation de l'espace public détruit une grande partie de l'identité d'un lieu ».

Bien qu'en général les autres acteurs ne forment pas cette même idée de manière aussi explicite, ce dilemme apparaît comme une difficulté propre au secteur de manière récurrente dans l'analyse des entretiens : comment valoriser l'identité urbaine d'un lieu central dans le fonctionnement de la ville de Santiago lorsque celle-ci se définit non seulement par son caractère populaire, mais également par son caractère marginal et informel ?

Il convient également ici de mentionner la vision particulièrement imagée d'un fonctionnaire du CCEM, qui se souvient avec beaucoup de nostalgie de l'identité qu'avait le secteur lorsque la Estación Mapocho reliait par le chemin de fer la ville de Santiago à la ville de Valparaíso, à une époque où le secteur constituait, non seulement la porte d'entrée à Santiago, mais également au Chili depuis le port de Valparaíso :

« Le plus important ici c'est la Estación Mapocho, non pas parce qu'il s'agit de nous (en faisant référence au CCEM), mais parce que Valparaíso était le lieu où arrivaient



tous les Anglais et tout le commerce (...) les bateaux arrivaient, débarquaient et les passagers prenaient le train (...) Tous les chanteurs arrivaient ici, Gabriela Mistral quand elle est revenue avec son prix Nobel (...) ils arrivaient tous ici et les gens allaient à leur rencontre ». C'était la porte d'entrée, l'équivalent aujourd'hui de l'aéroport Arturo Merino Benítez. La porte d'entrée du pays était Valparaíso. Disons que c'était un embranchement du chemin de fer de Valparaíso, et pas seulement de Valparaíso, mais il y avait aussi des trains qui allaient à Iquique, et des trains qui allaient en Bolivie, et des trains qui allaient à Mendoza. Donc, c'était le terminal international (...). C'est donc ce qui a généré le quartier Mapocho, un quartier qui était un peu comme La Chimba, mais un plus digne, disons (...). C'était comme n'importe quel quartier de gare dans le monde, c'est-à-dire, avec des cabarets, certains spectacles, et des bordels (...) Il y avait une vie nocturne, la vie du port, la vie d'un quartier de gare. Et donc c'est un peu ça le drame, parce que cette vie, qui était très belle, et très pittoresque — il y a d'ailleurs beaucoup de littérature à ce sujet, qui est en train d'être rééditée —, cette vie s'est éteint avec le chemin de fer ».

Cette description du fonctionnaire du CCEM montre bien l'importance de la Estación Mapocho dans la construction de l'identité du secteur, malgré le fait qu'aujourd'hui l'activité ferroviaire ait disparu. La transformation de la Estación Mapocho en centre culturel, et ses conséquences sur la vie du secteur, illustre bien l'évolution qu'a connue le site en quelques décennies. Cette dynamique de transformation urbaine du secteur est en réalité un processus permanent qui semble ne jamais se terminer. À première vue, le site peut ressembler à un grand vide, en raison de l'ouverture visuelle de l'espace, mais en réalité, il s'agit bien plus d'un espace saturé par des processus de transformation permanents.

Comme nous le verrons ci-dessous, à cette multiplicité de lectures du lieu s'ajoute, en effet, une intensité d'usages hétérogènes étroitement liés à la mobilité, qui se déploient au sein d'un espace soumis à une forte pression en termes de flux, produisant une situation de contraste entre des espaces surexploités qui jouxtent de grandes surfaces sous-exploitées. Cette situation participe fortement de la sensation de fragmentation des espaces du secteur.

## **5.2 Une intensité d'usages hétérogènes liés à la mobilité qui se déploient au sein d'un espace fragmenté**

L'observation de terrain révèle, en effet, de manière simultanée un phénomène de dispersion et de compression de l'espace. La sensation d'amplitude générale de l'espace contraste ainsi avec des situations de forte congestion. Les voies de circulation scindent en effet l'espace, créant ainsi un certain nombre de « sous-espaces » de différentes échelles, tel que nous l'avons identifié dans le chapitre de contextualisation du cas d'étude. Une observation plus fine du déploiement des différents usages au sein de ces espaces, montre également une juxtaposition de situations de surexploitation et de sous-exploitation de l'espace. Ce contraste d'intensité d'occupation des espaces publics en termes de flux et d'usages participe ainsi fortement de la fragmentation spatiale du secteur.

Une intensité de flux et d'usages hétérogènes se superposent ainsi dans l'espace. Ces usages peuvent avoir des temporalités variées (liées à des activités plus ou moins statiques ou mobiles), mais ils sont toujours étroitement liés aux différentes formes de mobilités qui se déploient dans l'espace. C'est par exemple le cas de pratiques statiques liées à l'attente aux abords des infrastructures de transports ou des usages liés aux commerces (licites ou illicites) qui s'organisent également autour des flux piétons.

Les acteurs institutionnels décrivent bien cette hétérogénéité des usages et des flux présents dans le secteur d'étude mais ils peinent, en revanche, à reconnaître la mobilité comme composant fondateur des multiples pratiques qui se déploient au sein des espaces publics du secteur.

## 5.2.1 Une dispersion y compression simultanée de l'espace

Figure 54. Amplitude et ouverture de l'espace vers la Cordillère et le fleuve Mapocho



Jeudi 24.10.19 – 13h00. Vue vers la Cordillère  
Depuis l'esplanade de la Estación Mapocho



Jeudi 24.10.19 – 13h00. Vue vers l'av. Recoleta  
Depuis la rive sud Mapocho

En examinant de plus près la morphologie des espaces publics du secteur ainsi que les pratiques qu'ils hébergent, cette première sensation d'amplitude de l'espace contraste rapidement avec des niveaux de congestion de flux piétons et d'activités commerciales observés à certains endroits spécifiques du secteur d'étude. Ce grand espace public apparaît en réalité fragmenté, composé d'une juxtaposition d'espaces publics de différentes tailles.

Certains espaces publics se démarquent ainsi par leur étroitesse. C'est le cas par exemple, aux abords de la zone de chantier du Métro, dont les clôtures de chantier, installées depuis 2013, ne laissent que peu de place aux flux piétons et vélos engendrant un effet « couloir » qui pose de réels problèmes, en termes non seulement de commodité mais aussi de sécurité pour les usagers. Sur le bord nord de la zone de chantier, les clôtures ont, en effet, été installées le long de la piste cyclable 42K sans prendre en compte les flux piétons pourtant importants sur cette section du site. Ces piétons, loin d'avoir disparus avec le chantier du Métro, se voient donc contraints à emprunter la piste cyclable créant des conflits d'usages ainsi qu'une congestion importante pour les vélos.

Figure 55. Étroitesse des espaces publics autour des clôtures du chantier du Métro



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vue vers la Cordillère*  
L'accès aux arrêts de bus situés au bord sud de la zone de chantier de Métro



Samedi 19.10.19 – 12h00. *Vue vers la Cordillère*  
Les conflits d'usages sur la piste cyclable 42K située au bord nord de la zone de chantier de Métro

Au sud du secteur, le long de la rue General Mackenna, les arrêts de bus et les sorties de métro laissent également peu de place aux flux piétons sur le trottoir sud et au droit des croisements. Le même effet « couloir » se génère ainsi, renforcé par la présence d'un alignement d'arbres au milieu du trottoir qui complexifie encore un peu plus le cheminement des piétons.

Figure 56. Étroitesse des espaces publics dédiés aux piétons le long de la rue General Mackenna



Samedi 19.10.19 – 12h00. *Vue vers l'ouest*  
Le trottoir sud de la rue General Mackenna au droit des arrêts de bus



Lundi 07.10.19 – 9h00-10h00. *Vue vers l'ouest*  
Le trottoir sud de la rue General Mackenna au droit d'une des sorties de métro

De manière paradoxale, certains des espaces publics les plus étroits du secteur sont soumis à une surexploitation en termes d'occupation et de flux de personnes générant d'importants phénomènes de congestion des flux piétons tout au long de la journée et de la semaine. C'est notamment le cas de l'ensemble des espaces qui constituent l'axe nord-sud La Paz-Puente qui connecte le marché de La Vega sur la rive nord avec le centre-ville au travers du pont La Paz, du terre-plein central, puis de la rue piétonne Puente au sud du site. Sur cet axe se trouvent également trois des principales sorties de métro, ainsi que de nombreux commerçants ambulants installés sur le terre-plein central et sur le trottoir est du pont La Paz. Selon les résultats du sondage réalisé auprès des passants, l'axe La Paz-Puente est également le principal axe emprunté par les usagers des transports publics qui réalisent une connexion. Cette concentration d'activités commerciales et de transport, due à la position stratégique de l'axe au sein du secteur d'étude, soumet ainsi les espaces publics, de largeur inadaptée, à une surexploitation en termes d'intensité d'usages et de flux tout au long de la journée et de la semaine. Il en résulte une congestion constante des flux piétons qui souvent finissent par investir la chaussée faute de place, générant à nouveau des conflits d'usages et des problèmes importants de sécurité.

Figure 57. Surexploitation des espaces publics dédiés aux piétons sur La Paz-Puente



Samedi 19.10.19 – 12h00. *Vue vers le sud*  
L'axe La Paz-Puente avant le terre-plein central



Mardi 22.10.19 – 15h00. *Vue vers la Cordillère à l'est*  
La sortie de métro à l'entrée du Pont La Paz située, côté est, sur la rive sud



Lundi 07.10.19 – 9h00. *Vue vers La Vega au nord*  
L'entrée du Pont La Paz, côté est, sur la rive sud



Jeudi 24.10.19 – 13h00. *Vue vers La Vega nord-est*  
Le trottoir, côté est, du Pont La Paz

En contraste avec ces situations de surexploitation, de grandes surfaces, en général situées en dehors des principaux flux piétonniers, sont largement sous-exploitées. C'est notamment le cas des deux grandes esplanades qui marquent l'entrée des deux principaux équipements historiques du site sur la rive sud, à savoir l'esplanade du Mercado Central et celle de la Estación Mapocho. Ces deux esplanades fonctionnent, en effet, comme des espaces publics de représentation et mise en valeur du patrimoine architectural des édifices sans pour autant être destinées à un usage plus spécifique. Hormis certains évènements ponctuels du CCEM qui investissent parfois durant l'année l'esplanade devant la Estación Mapocho, ces deux grands espaces publics du secteur semblent largement sous-exploités, malgré une disponibilité importante d'espace. C'est également le cas des espaces verts du terre-plein central, situés en dehors du flux de l'axe La Paz-Puente. En effet, malgré une arborisation dense qui fournit une grande surface d'ombre, sur un site qui en manque par ailleurs cruellement, ainsi que la présence de bancs, ces espaces, encerclés par le réseau viaire, sont surtout investis de manière ponctuelle et apparaissent isolés du reste des espaces publics.

Figure 58. Sous-exploitation des espaces publics dédiés aux piétons



Jeudi 03.10.19 – 09h00-11h00. *Vue vers l'est*  
Depuis l'esplanade du Mercado Central



Jeudi 03.10.19 – 09h00-11h00. *Vue vers le sud-ouest*  
Depuis l'esplanade de la Estación Mapocho



Jeudi 10.10.19 – 11h00. *Vue vers l'est*  
Depuis les espaces verts du terre-plein central



Jeudi 03.10.19 – 09h00-11h00. *Vue vers le sud*  
Depuis le terre-plein central à la hauteur de l'av.  
Recoleta

Ce contraste entre des espaces relativement étroits surexploités et la présence de grands espaces vides qui semblent en comparaison un peu abandonnés crée de manière simultanée un phénomène de dispersion et de compression de l'espace. Si celui-ci semble en effet par moment se dilater, à d'autres il apparaît au contraire se resserrer à l'extrême au point de ne pas pouvoir complètement contenir les usages qui lui sont exigés.

Cette relation de tension entre d'un côté une certaine amplitude et ouverture de l'espace, et une superposition complexe de multiples fonctions et usages, est un élément qui a également été souligné de manière transversale dans les entretiens avec les acteurs interrogés. En effet, dans leur description du secteur, ces derniers mentionnent en général la présence des

monuments historiques, des activités de transport et des activités commerciales et la grande surface d'espace public disponible. C'est un élément qui est d'ailleurs extrêmement présent dans les choix des noms que les acteurs attribuent aux projets développés sur le site. Bien que ces projets ne se soient pas concrétisés, il est, en effet, intéressant de noter que leurs noms font toujours référence à une idée de grand espace public, comme « La Plaza del Mercado de Abastos » (au moment de la commémoration du bicentenaire du Chili), ou le projet « La Explanada de Los Mercados » promu par l'association MLCH.

Le secteur « couvre une large zone », pour reprendre la description d'une fonctionnaire du Métro. Cette amplitude de l'espace est une dimension appréciée par les acteurs qui valorisent l'ouverture visuelle du site sur la géographie du fleuve. Une telle disponibilité d'espace public dans un secteur central de la ville est, en effet, identifiée par les acteurs comme une opportunité. « C'est l'un des plus grands espaces disponibles en centre-ville et cela n'est pas assumé comme tel en termes d'image urbaine », déclare un ex-fonctionnaire de la CORDESAN. Pour un fonctionnaire de la Municipalité d'Independencia, c'est « une pièce urbaine super importante (...). N'importe quel politicien avec un peu de vision voudrait y installer La Moneda<sup>60</sup> ». Selon un ex-fonctionnaire du SERVIU MINVU, ce secteur a, en effet, été choisi dans le cadre de l'étude mandatée par le GORE à Jan Gehl en raison de la « quantité d'espace disponible », le considérant comme « un lieu emblématique, complexe, avec beaucoup de visibilité, finalement si vous en faisiez quelque chose, c'était facile de le montrer ». Ce potentiel est également identifié par un ex-directeur de la DDU MINVU qui pense que le secteur pourrait constituer « un grand espace métropolitain », mais ne l'est pas en raison de son caractère fragmenté.

L'espace est, en effet, perçu par moment comme « une zone non-lieu », pour reprendre l'expression d'un fonctionnaire de la DDU MINVU, qui poursuit en ces termes « ce n'est pas la Plaza de la Constitución, ce n'est pas le parc je-ne-sais-quoi, ce n'est pas le Parque Forestal,

---

<sup>60</sup> Palais Présidentiel chilien



personne ne dit allons à la sortie de l'autoroute Costanera Norte devant le Mercado Central voir une sculpture qui semble ne plus exister ». Le caractère de non-lieu et d'espace fragmenté identifié par plusieurs des acteurs interrogés semble dû à la grande surface d'espaces publics disponibles en bordure urbaine. La superposition de ces deux conditions — la surface disponible et la situation de bordure — le transforme en un espace attractif en tant qu'espace support de fonctions urbaines liées au transport et au commerce, comme le souligne un fonctionnaire de la DDU MINVU :

« Tout le monde lui demande tellement, au niveau programmatique, à ce secteur que ça finit par devenir un rien. Je pense que c'est ce qui arrive (...). Tout le monde demande au secteur qu'il fasse quelque chose, ce qu'il doit logiquement faire, et à la fin, il a l'air écrasé et stressé, comme une personne, comme un fonctionnaire à qui on demande de tout faire, le type devient fou, il devient moche et ses cheveux se dressent et des cernes apparaissent sous ses yeux et personne ne veut être avec lui, et il m'arrive d'avoir un peu cette relation avec le lieu, le pauvre, j'ai de la peine pour lui, je trouve que c'est un lieu stressé, détruit, pas très aimable... ».

Cet espace public, à cause de sa condition de grand espace urbain périphérique qui semble indéfini, reçoit donc une intensité de fonctions de manière désordonnée qui finissent par fragmenter l'espace. « Comme il n'est rien, il peut être n'importe quoi (...). En fin de compte, c'est une sorte de recoin où tout est permis et qui peut tout recevoir », déclare le fonctionnaire de la DDU MINVU. Et en même temps, c'est précisément cette intensité de fonctions associée à sa condition urbaine de bordure qui lui confère un caractère particulier.

La disponibilité de l'espace est ainsi perçue comme une opportunité, un potentiel par les acteurs. Cependant, comme nous le verrons par la suite, cela ne se traduit pas par des actions concrètes de planification coordonnées à l'échelle de l'ensemble du site tirant parti de ce potentiel. Les acteurs reconnaissent également une intensité de fonctions qui se traduit, comme nous le verrons dans la partie suivante, par la convergence de nombreux flux et connexions piétonnes au sein des espaces publics.

### **5.2.2 Une hétérogénéité de pratiques et d'usages de l'espace aux temporalités variées, étroitement liée aux différentes formes de mobilité**

L'espace public supporte effectivement un flux piéton important lié aux combinaisons entre les différents modes de transport, mais également à l'activité commerciale. Le sondage réalisé auprès des passants révèle, effectivement, que plus d'un quart des personnes interrogées ont accédé au secteur à pied et environ deux tiers en transport public et que plus de la moitié des passants interrogés effectuent une correspondance en transport dans le secteur d'étude. Ces résultats coïncident avec les résultats de l'enquête menée auprès des usagers des transports aux arrêts de bus du secteur par des étudiants en 2018<sup>61</sup>. Cette enquête avait également montré que la majorité des personnes qui n'effectuaient pas une connexion en transport en commun au moment d'être interrogées se rendaient sur le site pour faire des achats ou pour y travailler. La présence des différents modes de transports et du commerce dans le secteur génèrent donc une intensité et une hétérogénéité de flux de personnes qui transitent par les espaces publics en surface.

Cette intensité et hétérogénéité de flux de personnes est un des sujets les plus mentionnés par les acteurs institutionnels au moment de décrire le secteur. Ils reconnaissent ainsi le site comme étant un nœud d'échange accueillant des flux de l'ensemble de l'aire métropolitaine.

- **Une intensité et hétérogénéité des flux**

Un fonctionnaire de la Direction de Planification de la DTPM décrit, en effet, les arrêts en situation « d'îlot » de la rue General Mackenna comme « les plus fréquentés de Santiago » en raison de la présence de La Vega et du statut de porte d'entrée nord vers le centre du secteur. « Presque toutes les lignes s'y croisent », déclare un fonctionnaire de la Municipalité d'Independencia à propos du réseau de bus. Son statut de porte d'entrée du centre, associé au fait qu'il est l'un des principaux points de passage entre la rive nord et la rive sud, engendre ainsi, selon les acteurs, une forte congestion de véhicules motorisés et de flux piétons.

---

<sup>61</sup> Enquête auprès des usagers aux arrêts de bus dans le cadre du cours collectif « Villes en mouvement », IEUT PUC, 2018.

Ces derniers avancent ainsi différents arguments pour expliquer ce phénomène de forte congestion. Pour un ex-directeur de la CORDESAN, la congestion de véhicules motorisés a considérablement augmenté dans les années 1990 avec la transformation de La Vega et la construction de la station de métro Cal y Canto. Pour un fonctionnaire du GORE, membre du Comité de Mobilité, cette congestion de véhicules motorisés est due à la présence des sorties de l'autoroute Costanera Norte au droit du secteur d'étude. Un fonctionnaire de la SECTRA décrit, quant à lui, le secteur comme « un entonnoir routier » où convergent une grande partie des flux de véhicules entre les deux rives. Il souligne également la forte intensité de flux piétons du secteur : « Je ne vois pas d'autres endroits qui reçoivent plus de piétons à Santiago et au Chili ». Plusieurs fonctionnaires municipaux, du MINVU et de la DTPM, ainsi que des architectes des équipes de consultants qui ont travaillé sur des propositions d'aménagement du secteur, ont également souligné l'importance des flux piétons, en particulier sur l'axe La Paz-Puente qui connecte le centre de Santiago à La Vega en passant par le secteur d'étude.

La majorité des acteurs considère le niveau d'hétérogénéité des flux comme l'un des problèmes les plus critiques du secteur. En effet, un ex-directeur de la DDU MINVU souligne qu'il s'agit « d'un lieu où convergent des formes de mobilité super différentes » identifiant ce point comme l'un des principaux défis en termes de mobilité. Un fonctionnaire de la SECTRA décrit également le secteur comme une superposition de « longs déplacements vers la ville et de déplacements plus ou moins courts (...) associés à une activité piétonne commerciale qui est brutale ». Pour un ex-fonctionnaire du SERVIU MINVU, à cette hétérogénéité des échelles de voyage, s'ajoute une hétérogénéité en termes de comportement de ces voyages, certains ayant un caractère plus « spontané » que d'autres, comme il le décrit :

« Le commerce, surtout, les axes de transport, les personnes qui se déplacent librement à vélo entre tout ça, et aussi le nombre de passages piétons formels et informels, c'était aussi une question, parce que finalement c'est une chose qu'il y ait un passage piéton et c'est autre chose ce que font les gens, donc il y a beaucoup de ça, des flux spontanés, si on peut dire ».

Une ex-fonctionnaire de la Direction d'Infrastructure de la DTPM partage ce diagnostic, et souligne le nombre important de déplacements difficilement prévisibles qui ne correspondent pas tous à des motifs de déplacements qui génèrent des trajets plus stables et réguliers :

« C'est un lieu de services, les gens vont dans ces endroits pour faire des achats, donc ils ont des déplacements très particuliers, cela n'a pas seulement à voir avec des déplacements liés au travail et aux études, mais aussi beaucoup d'autres, qui sont peut-être plus difficiles à organiser ou à prévoir, mais en fin de compte, autour de ce lieu, il y a tout le commerce du centre de Santiago, la mercerie, la cordonnerie, le commerce fruitier, la poissonnerie ».

Cette forte congestion routière et l'intensité des flux piétons engendrent un espace sous pression. « L'espace ne peut plus faire face », déclare un fonctionnaire du Métro. Dans les entretiens, sont, en effet, mentionnés de manière transversale des problèmes de sécurité pour les personnes et d'importants conflits d'usage de l'espace.

Ces conflits sont le résultat d'une hétérogénéité de pratiques et d'usages de l'espace public qui peut être observée au sein du secteur d'étude. Des pratiques liées au mouvement et des usages plus statiques liés à la pause se mélangent au sein des espaces publics dans un dialogue constant qui s'articule autour des pratiques de mobilité et des flux piétons associés à celles-ci. De leur observation, émergent ainsi différentes catégories de pratiques et d'usages liées à la mobilité dont la temporalité varie, que nous développons ci-dessous.

- **Circuler / Traverser / Atteindre**

Comme mentionné plus haut, les espaces publics du secteur sont, en effet, soumis à un flux constant de véhicules et de piétons qui traversent le secteur. La fragmentation des espaces publics, en partie due à l'organisation des tracés du réseau viaire et aux travaux du métro, génère un manque de continuité qui complique et gêne les parcours piétons. Cette situation de fragmentation des espaces publics incite les passants à chercher des raccourcis. Ceux-ci se retrouvent effectivement à traverser hors des passages piétons sécurisés, participant ainsi d'une certaine informalité généralisée des usages au sein des espaces publics du secteur. S'il est possible d'observer ces situations de manière ponctuelle sur l'ensemble du secteur, au croisement entre les rues Bandera et General Mackenna, cette pratique est largement

généralisée. Les passants préférant « couper au plus court » en diagonale par la rue General Mackenna que de devoir traverser plusieurs fois. Situation due à la fois à la géométrie du tracé viaire ainsi qu'à l'absence de passage piéton qui assure une continuité piétonne.

Ces choix d'aménagement, qui s'inscrivent dans une logique privilégiant la fluidité du trafic motorisé au détriment des flux piétons, génèrent une situation où les espaces publics du secteur finissent par former un archipel d'espaces isolés plus ou moins difficiles à atteindre. Certains espaces se retrouvent dans des situations particulièrement complexes du point de vue des connexions piétonnes. C'est le cas notamment des arrêts au sud de la zone de chantier du métro ou en situation « d'îlots » au milieu du réseau viaire sur la rue General Mackenna.

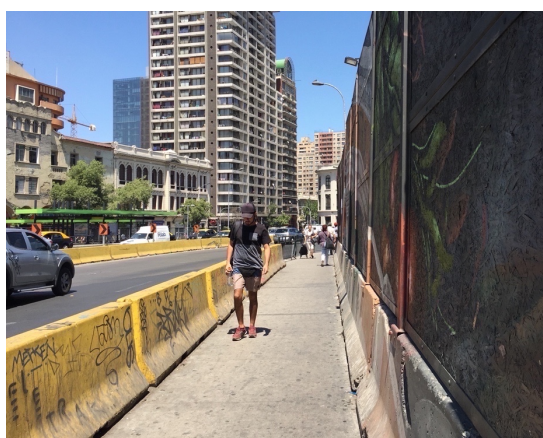
Figure 59. Circuler / Traverser / Atteindre



Lundi 07.10.19 – 09h00-10h00. *Vue vers le sud-ouest*  
Les traversées en diagonale sur la rue Gal. Mackenna



Jedi 10.10.19 – 11h00. *Vue vers le sud-ouest*  
Les traversées en diagonale sur la rue Gal. Mackenna a



Lundi 17.12.18 – 12h00. *Vue vers le sud-ouest*  
L'accès aux arrêts de bus du bord sud de la zone de chantier de Métro sur la rue General Mackenna



Lundi 04.10.21 – 16h00. *Vue vers l'ouest*  
Les arrêts de bus en situation « d'îlots » sur la rue General Mackenna

Ces choix d'aménagement qui privilégient les flux motorisés posent question dans un contexte urbain qui reçoit une intensité de flux piétons associés non seulement aux différents modes de transport mais également à l'activité commerciale. Ces piétons qui circulent par le secteur ne constituent pas seulement des flux aux seins des espaces publics, ils impliquent également des pratiques et des usages associés à ces flux qu'il convient d'identifier et de comprendre afin de saisir le rôle que joue la mobilité au sein des espaces publics du secteur d'étude.

- **Charger / Transporter**

L'une des premières pratiques qui frappe en observant les passants est celle du transport de marchandises que ce soit par des clients ou des petits fournisseurs. Chargées dans des sacs, des caddys ou des chariots de différentes tailles et formes, ces marchandises sont tractées soit à pied soit au moyen de vélos ou de tricycles qui frayent leur chemin dans la foule, empruntant de manière aléatoire la chaussée ou le trottoir, selon la densité du transit qu'ils rencontrent sur leur chemin. Si la grande majorité des personnes transportant des achats ou des marchandises transitent par l'axe La Paz-Puente qui connecte le centre-ville à La Vega, en réalité, on peut observer ce type de pratiques sur l'ensemble du site, tout au long de la journée ou de la semaine. Nombre d'entre eux sont des usagers des transports publics qui arrivent sur le site en métro ou en bus avant de se diriger vers le marché de La Vega à pied.

Figure 60. Charger / Transporter



Lundi 17.12.18 – 12h00. *Vue vers le nord-est*  
Tricycle transportant du mobilier pour enfant sur la rue General Mackenna.



Mardi 19.11.19 - 9h00. *Vue vers le nord*  
Chariots et vélos revenant de La Vega sur le terre-plein central de l'axe La Paz-Puente.



Jeudi 03.10.19 – 11h00. *Vue vers le nord.*  
Piétons traversant l'axe La Paz-Puente transportant achats et marchandises



Lundi 07.10.19 – 9h00-11h00. *Vue vers le sud*  
Dame traversant l'axe La Paz-Puente transportant un chariot de caisses de marchandises



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vue vers le sud-est*  
Piéton au bord de l'esplanade de l'Estación Mapocho transportant une valise



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vue vers l'ouest*  
Piéton traversant l'esplanade de la Estación Mapocho transportant un chariot de courses

A ces pratiques, directement liées à la circulation et au déplacement, se rajoutent d'autres usages plus statiques de l'espace qui dialoguent cependant tous, sous différentes formes, avec les mobilités piétonnes dans les espaces publics du secteur. Souvent liés à un moment de pause dans un déplacement, ces pratiques et usages se déploient au sein des espaces publics également du secteur d'étude en fonction des flux liés à la mobilité piétonne.

- **Attendre / Se reposer / Rechercher l'ombre**

L'intensité des échanges, liée à la condition de pôle d'échanges des espaces publics, implique en effet non seulement des flux au sein de ces espaces mais également des situations d'attente. Il est d'ailleurs intéressant de noter qu'un peu plus de 90% des passants sondés

pendant qu'ils réalisent une connexion en transport commun n'effectuent aucune autre activité dans les espaces publics. L'attente est donc en soit une activité qui fait partie des pratiques statiques de l'espace liées à une pause dans un déplacement que l'on perçoit en premier sur le site. Face à l'absence d'espaces et de mobiliers urbains destinés à cet effet, ces pratiques débordent et se déploient en général sur tous types d'éléments conçus au départ pour remplir d'autres fonctions dans l'espace public. Ainsi, escaliers, parapets, plots ou quais d'arrêt de bus sont détournés par les piétons et usagers des transports pour s'asseoir, se reposer, en attendant l'arrivée d'un bus ou d'une personne avec qui ils ont rendez-vous. C'est notamment le cas des escaliers d'entrée de la Estación Mapocho ou de la sortie de métro de la rue piétonne Puente qui sont, en effet, souvent utilisés comme points de rencontre sur le site.

A première vue, il est possible de penser que ces usages sont toujours liés au transport mais une observation plus longue et plus attentive nous montre que certains passants, arrivés à pied, s'arrêtent aussi sur le site, s'y reposent un moment, avant de reprendre leur marche. Ces pratiques, qui peuvent être individuelles ou à plusieurs, révèlent un autre type de rapport au lieu qui se construit autour du rythme particulier de la marche, comme moyen de déplacement quotidien, associée éventuellement à une pause qui n'est pas nécessairement liée à l'usage des transports en commun ou à une autre activité sur le site.

Ces pratiques liées à l'attente ou au repos dans l'espace public se déploient en général aux abords des principaux flux piétons nord-sud, à savoir les axes La Paz-Puente et Independencia. Qu'elles soient situées à proximité immédiate des infrastructures de transport ou un peu en retrait des flux piétons à la recherche d'un peu de calme, ces pratiques s'organisent dans l'espace en fonction de ces flux.



Figure 61. Attendre / Se reposer



Jeudi 10.10.19 – 9h00-11h00. *Vue vers le nord-ouest*  
Piétons et/ou usagers des bus assis sur les escaliers du bord extérieur de l'esplanade de la Estación Mapocho aux abords des arrêts de bus.



Jeudi 10.10.19 – 9h00-11h00. *Vue vers le nord-ouest*  
Piétons et/ou usagers du métro assis sur les plots en béton aux abords de la sortie de métro sur la rue piétonne Puente.



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vue vers le sud*  
Passant, arrivé à pied depuis le pont Independencia, se reposant sur le parapet de la sortie de métro devant la Estación Mapocho, avant de poursuivre sa marche vers le centre.



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vue vers l'est*  
Passants, arrivés à pied depuis le pont Independencia, se reposant sur l'arrière du quai d'un arrêt de bus devant la Estación Mapocho, avant de poursuivre leur marche vers le centre.

Les jours ensoleillés, qui sont plus que majoritaires à Santiago, ces pratiques liées à l'attente ou au repos, se déploient, quand cela s'avère possible, dans des zones ombragées en bordure du site, le manque d'ombre sur la majorité des surfaces d'espaces publics étant effectivement une des caractéristiques importantes du secteur. La recherche de zones ombragées est ainsi associée à des moments de pause qui peuvent être plus ou moins longs. Certains passants cherchent même une petite surface d'ombre ponctuelle disponible entre deux feux piétons. Devant la Estación Mapocho, les zones privilégiées d'attente ou de repos des passants

s'organisent, dans la mesure du possible, en privilégiant les zones d'ombres. Il en est de même pour la zone ombragée située à l'entrée de la rue piétonne Puente du côté du Mercado Central. Étant sur l'ensemble du site la seule zone ombragée, aménagée avec des bancs et située à proximité des flux piétons, elle est prise d'assaut par les passants tout au long de la journée, situation qui contraste fortement avec les espaces verts du terre-plein central. Comme nous l'avons montré plus haut, ces espaces, pourtant ombragés et aménagés avec quelques bancs, ne sont utilisés que de manière ponctuelle, leur emplacement sur le site étant trop à l'écart des flux piétons et encerclé sur les quatre côtés par le réseau viaire.

L'ombre est aussi recherchée par les personnes qui occupent l'espace tout au long de la journée. C'est par exemple le cas des chauffeurs de taxis ou encore des opérateurs des lignes de bus qui aménagent leur propre zone ombragée au droit de leur zone d'arrêt en s'adossant à des éléments existants des espaces publics, construisant ainsi leur propre espace au sein du site, tout comme les commerçants de rue, comme nous le verrons dans la partie suivante.

Figure 62. Rechercher l'ombre



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vue vers le sud-ouest*  
Passants installés sur les escaliers à l'entrée de la Estación Mapocho et discutant au pied des arbres situés au nord de l'esplanade



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vue vers le nord-est*  
Passants installés au pied des arbres situés au nord de l'esplanade de la Estación Mapocho



Jeudi 10.10.19 – 11h00. *Vue vers le sud*  
 Passants installés au pied des arbres situés au nord de l'esplanade de la Estación Mapocho et circulant par les zones d'ombre



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vue vers le sud*  
 Passants attendant le feu piéton à l'ombre, au croisement des rues General Mackenna et Bandera



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00



Jeudi 03.10.19 – 9h00-11h00

Passants installés sur et sous les bancs de la zone ombragée à l'entrée de la rue piétonne Puente, côté Mercado Central.



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vue vers le nord*  
 Chauffeurs de taxis collectifs qui se sont aménagés une zone ombragée adossée à la clôture du chantier du métro sur l'axe Independencia, face à la Estación Mapocho



Lundi 17.12.18 – 12h00. *Vue vers l'est*  
 Opérateurs des bus du qui se sont aménagés une zone ombragée adossée aux clôtures d'entrée des arrêts de bus, sur le bord sud de la zone de chantier du métro

- **Vendre / Acheter / Construire son espace**

Le commerce de rue, installé en différents points du secteur, occupe effectivement des structures légères parfois semblables à celles des opérateurs de bus pour se protéger du soleil sur le site. Selon leur degré de formalité, la manière de s'installer dans la rue, de construire leur espace diffère. Les usagers du secteur ont ainsi l'habitude de voir une diversité de typologies de commerce de rue, de degré plus ou moins formel, se déployer au sein de l'espace public tous les jours. Construire son espace de vente peut ainsi prendre différentes formes. Les kiosques et les stands construits avec des structures légères correspondent en général à des commerçants ayant une autorisation municipale d'installation et de vente sur le domaine public. Ces commerces s'installent en général toute la journée, adaptant leurs horaires de vente aux horaires des flux piétons liés aux transports et au marché de La Vega. Leur installation déborde souvent de l'espace du kiosque ou du stand, des caisses, tabourets et autres mobiliers légers participent ainsi de la construction de leur espace de vente. Certaines structures légères, quand elles ne sont pas adossées à un garde-corps ou une clôture existante, construisent aussi une façade arrière aveugle sur l'espace public. Ces différentes extensions des kiosques et stands participent du caractère informel des usages des espaces publics du secteur.

A cette activité commerciale autorisée s'ajoute l'activité informelle des commerces ambulants. Leur installation dans l'espace se caractérise par une plus grande précarité en comparaison avec celle du commerce formel afin de leur permettre une rapidité de mouvement à tout moment en cas de contrôle. Leur manière d'occuper l'espace et de se fabriquer un point de vente répond donc à cette nécessité. Ils marquent ainsi leur présence en déployant en général une couverture ou en vendant tout simplement leur marchandise directement depuis un chariot de courses. Leurs horaires de vente sont plus aléatoires. Un même point de vente informel peut ainsi être partagé par plusieurs ambulants qui se répartissent des tranches horaires dans la journée ou la semaine en fonction du type de marchandise. Les vendeurs de plats, sandwichs et autres nourritures préparées préférant en général être présents sur le site en début de matinée, à l'heure du déjeuner et en fin d'après-midi.

Si à première vue l'organisation du commerce de rue dans l'espace public ne semble pas suivre de règles précises, leur déploiement dans l'espace suit le déploiement des flux piétons liés à la présence des infrastructures de transport et du marché de La Vega. Le degré de formalité du commerce de rue semble aussi s'adapter au degré d'informalité de la rive nord en comparaison avec la rive sud. Ainsi en se dirigeant vers le nord depuis le centre, à mesure que l'on se rapproche du fleuve et des ponts, le commerce formel de rue fait place au commerce informel.

Il est ainsi possible de distinguer trois axes principaux de flux piétons captés par le commerce de rue :

- Sur l'axe nord-sud Independencia, le commerce de rue installé devant l'esplanade de la Estación Mapocho capte le flux d'usagers des arrêts de bus et de métro situés sur cet axe, ainsi que le flux de piétons se déplaçant entre le centre et l'avenue Independencia au nord du fleuve.
- Sur l'axe nord-sud La Paz-Puente, le commerce de rue est installé sur l'ensemble de l'axe capte principalement le flux des usagers du métro qui empruntent les sorties situées à l'angle de la rue Puente et à l'entrée du pont La Paz, ainsi que le flux piéton qui se déplace entre le centre et le marché de La Vega. L'axe La Paz-Puente est ainsi le secteur le plus dense en termes de commerce de rue, les kiosques formels installés sur la rue piétonne Puente, font place aux stands du terre-plein central, puis aux commerces ambulants informels installés aux environs des sorties de métro et sur le trottoir est du pont La Paz.
- L'axe est-ouest qui borde le fleuve par le sud où se trouve la piste cyclable 42K, les deux sorties de métro du pont, ainsi que des arrêts de bus et de taxis. Cet axe correspond au marché aux puces de vêtements qui s'étend entre les ponts La Paz et Recoleta. Les commerçants installés sur des couvertures posées à même le trottoir entre les arrêts de bus et la piste cyclable, ne laissent que peu de place aux flux piétons qui finissent par déborder sur la piste cyclable.

Certains commerçants ambulants de nourritures préparées déplacent aussi leurs chariots sur différents points du secteur en fonction des horaires, cherchant à capter le plus possible de

clients. Cette activité itinérante sur le site suit cependant la même logique que celle des autres commerçants, s'installant toujours au plus près des flux piétons.

Ces occupations de postes formels ou informels par le commerce de rue font également appel à des jeux de pouvoir entre les commerçants, les postes étant extrêmement demandés. Les positions stratégiques les plus convoitées étant celles qui se situent dans la proximité immédiate des sorties de métro, créant des phénomènes de rentes de situation pour les commerçants qui arrivent à s'y positionner. C'est par exemple le cas du commerçant qui occupe depuis plus de 30 ans le stand situé au plus proche de la sortie du métro devant l'esplanade de la Estación Mapocho auquel font référence de nombreux commerçants du secteur en évoquant des faveurs politiques de la Municipalité. Des négociations internes entre les ambulants informels se structurent également autour de jeux de pouvoir et de conquête de certains points de vente spécifiques qui sont décrits par de nombreux commerçants du secteur. Ces jeux de pouvoir et de conquête de l'espace font partie d'une certaine appropriation informelle de l'espace public que nous détaillerons dans la partie suivante.

Figure 63. Vendre / Acheter / Construire son espace. *Devant l'esplanade de la Estación Mapocho*



Jeudi 24.10.19 – 13h00. *Vue vers le nord*  
Kiosque formel adossé au garde-corps de la rive sud du fleuve Mapocho, à l'angle de l'esplanade de la Estación Mapocho et du pont de l'axe Independencia



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vue vers le sud*  
Stand situé le long des arrêts de bus de l'axe Independencia, devant l'esplanade de la Estación Mapocho



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. Vue vers le sud  
Flux piéton le long des stands installés aux environs des arrêts de bus et du métro sur l'axe Independencia



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. Vue vers le nord-est  
Arrière d'un des stands situés le long des arrêts de bus sur l'axe Independencia, devant la Estación Mapocho

Figure 64. Vendre / Acheter / Construire son espace. Sur l'axe La Paz-Puente



Jeudi 10.10.19 – 9h00-11h00. Vue vers le nord-ouest  
Kiosque formel à l'angle de la rue piétonne Puente



Lundi 17.12.19 – 12h00. Vue vers le nord  
Stands installés sur le terre-plein de l'axe La Paz-Puente



Lundi 07.10.19 – 9h00-11h00. Vue vers le sud-est  
Stands installés sur le terre-plein central de l'axe La Paz Puente, adossé au garde-corps qui sépare du trafic routier.



Jeudi 03.10.19 – 9h00-11h00. Vue vers le nord  
Commerce ambulante installé sur le trottoir est du pont La Paz, adossé au garde-corps ou au parapet de sécurité

Figure 65. Vendre / Acheter / Construire son espace. *Le long de la rive sud du fleuve Mapocho*



Jeudi 03.10.19 – 9h00-11h00. *Vue vers le nord-ouest*  
Marché aux puces installé le long de la piste cyclable 42K, aux abords de la sortie de métro est du pont La Paz



Mardi 22.10.19 – 11h00-12h00. *Vue vers l'ouest*  
Marché aux puces installé sur le trottoir le long de la piste cyclable 42K, aux abords des arrêts de bus

Figure 66. Vendre / Acheter / Construire son espace. *Le commerce itinérant*



Lundi 07.10.19 – 9h00-10h00. *Vue vers le sud et vue vers l'est*  
Commerce itinérant installé aux abords des sortie de métro, respectivement sur l'axe Independancia (à l'angle de la rue Bandera), sur l'axe La Paz-Puente (à la hauteur du Mercado Central) et sur la rive sud du Mapocho aux abords du marché aux puces de vêtements



Jeudi 24.10.19 – 13h00. *Vue vers le nord*  
Commerce itinérant installé aux abords des sortie de métro, respectivement sur l'axe Independancia (à l'angle de la rue Bandera), sur l'axe La Paz-Puente (à la hauteur du Mercado Central) et sur la rive sud du Mapocho aux abords du marché aux puces de vêtements

- **S'approprier / S'emparer de l'espace**

Les pratiques de circulation tout comme les usages plus statiques des espaces publics du site se construisent donc au travers d'une appropriation de l'espace. La fragmentation spatiale, ainsi que l'intensité et le manque d'organisation des flux associés aux différentes formes de mobilité dans l'espace, conduisent à une superposition d'usages informels liés aussi bien aux différents modes de transports qu'à l'activité commerciale du secteur. Ces usages détournés correspondent parfois à des appropriations informelles qui ne génèrent pas nécessairement



des conflits d'usages. C'est le cas, par exemple, des passants assis sur des marches ou autres éléments disponibles dans les espaces publics. Cependant, en général, ces situations de superposition ou de détournement des espaces engendrent des conflits d'usages, notamment le long des principaux axes piétons qui correspondent, comme nous l'avons déjà mentionné plus haut, aux principaux flux de commerce de rue.

Sur ces axes soumis à une forte pression en termes d'occupation des espaces, les usagers de l'espace public — passants ou commerçants — ont ainsi tendance à s'emparer de l'espace dans ce qui peut paraître à première vue une pratique chaotique d'appropriation mais qui obéit en réalité à des règles implicites négociées quotidiennement dans l'espace. Ces règles implicites peuvent être liées à la configuration spatiale du site. C'est le cas par exemple des nombreux conflits d'usages sur la piste cyclable 42K empruntée tout au long de la journée par des piétons n'ayant d'autres options pour traverser de manière directe le site d'est en ouest, à cause de la présence depuis 2013 de la zone de chantier du métro. La piste cyclable croise également les flux piétons nord-sud au droit des trois ponts de Recoleta, La Paz et Independencia sans qu'un réel effort d'aménagement en termes d'organisation des différents flux dans l'espace ne soit mis en place à ces croisements. Cette situation de superposition d'usages sur la piste cyclable existant depuis 2013 finit par être, implicitement acceptée, engendrant la présence de commerce ambulants ou de passants stationnant en différents points, que les vélos dans leur majorité assument de devoir contourner ou éviter lors de leur traversée du site. A ces règles implicites d'appropriation de l'espace s'ajoutent également des processus de négociations et de jeux de pouvoir entre les vendeurs ambulants informels afin de pouvoir occuper les meilleurs postes de vente du secteur situés au plus près des flux, quitte à également obstruer les flux piétons ou vélos, s'installant au plus près des sorties de métro ou des arrêts de bus. Certains commerçant ayant même négocié l'usage des infrastructures des arrêts, soit en s'installant directement sur les quais des arrêts en situation « d'îlots » sur la rue General Mackenna, soit en profitant des structures des arrêts de bus comme support de vente sur le marché aux puces de vêtements le long de la piste cyclable 42K.

A ces appropriations informelles de l'espace, il faut également ajouter l'appropriation des différentes surfaces verticales du secteur utilisées comme support pour des peintures murales ou des tags. Si certains tags semblent être destinés à dégrader l'espace, ces messages ont

souvent un caractère politique qui parfois se mêle à des gestes artistiques élaborés sur les surfaces verticales du site (murs, clôtures, etc.) visibles par les passants ou les voitures qui circulent aux abords du secteur. Ces interventions participent également fortement de l'identité visuelle emprunte d'informalité, propre au secteur et aux des berges du fleuve.

L'ensemble de ces pratiques d'appropriation obéissent à des règles plus ou moins implicites d'occupation et de superposition des usages dans les espaces publics et s'organise autour du déploiement dans l'espace des pratiques de mobilité associées à la présence combinée des différentes infrastructures de transport et de l'activité commerciale du site.

Figure 67. S'approprier / S'emparer de l'espace



Mardi 22.10.19 – 15h00. Vue vers le nord-ouest

Passants et usagers des transports se mêlent aux flux de vélos de la piste 42K aux abords des arrêts de bus de la Estación Mapocho à l'entrée du pont d'Independencia.



Jeudi 10.10.19 – 9h00-11h00. Vue vers l'est

Commerce ambulant informel installé aux abords de la sortie de métro ouest à l'entrée du pont La Paz sur la piste cyclable 42k et piétons qui obstruent le passage des vélos



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. Vue vers l'ouest

Commerce ambulant informel et piétons installés aux abords de la sortie de métro est du pont La Paz sur la piste cyclable 42k, obstruant le passage des vélos



Jeudi 24.10.19 – 11h00. Vue vers l'ouest

Commerçant du marché aux puces de vêtements installé le long de la piste cyclable 42K qui occupe les grilles des arrêts de bus comme présentoir



Mardi 22.10.19 – 15h00. *Vue vers le nord-est*  
Commerçant du marché aux puces de vêtements installé le long de la piste cyclable 42K, profitant de l'ombre ponctuelle d'un arbre



Lundi 07.10.19 – 9h00-10h00. *Vue vers le nord*  
Commerce informel sur le quai des arrêts de bus en situation d'îlot sur l'avenue General Mackenna



Jeudi 03.10.19 – 9h00-11h00. *Vue vers le sud-est*  
Peintures murales et tags le long des clôtures du chantier du métro et de la berge inférieure sud du fleuve Mapocho



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vue vers le nord*  
Peintures murales le long de la berge inférieure nord du fleuve Mapocho

- **Jeter / Abandonner / Nettoyer**

Malgré la présence quotidienne d'une équipe d'éboueurs de la Municipalité de Santiago en charge de nettoyer l'ensemble des espaces publics, l'intensité des flux piétons sur le site ainsi que l'activité commerciale génèrent une certaine quantité de déchets et d'objets abandonnés aux abords des grands axes piétons et commerciaux, ainsi qu'à l'arrière des arrêts de bus et sur les bords extérieurs des sorties du métro. Les déchets débordent même sur la rive inférieure sud du fleuve, le long de la piste cyclable 42K et sur les bords des trottoirs des ponts. Certains tags sur les sorties de métro dénoncent ces pratiques qui participent fortement de l'informalité du secteur d'étude et d'une certaine sensation d'abandon par les autorités de

la gestion des espaces publics et des usages présents au sein de ces espaces. Cette sensation d'abandon des espaces en termes de gestion contraste par ailleurs avec une présence marquée de la police municipale de Santiago dans l'espace public, comme nous le verrons ci-dessous.

Figure 68. Jeter / Abandonner



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vue vers le sud*  
Déchets abandonnés qui s'accumulent à l'arrière des arrêts de bus de la bordure sud de la zone de chantier du métro sur la rue General Mackenna



Jeudi 24.10.19 – 13h00. *Vue vers l'ouest*  
Déchets abandonnés aux abords des arrêts du bus et du marché aux puces situés le long de la rive sud et de la piste cyclable 42K



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vue vers le nord (1) et sur les bords extérieurs des sorties de métro (2) (3)*  
Déchets abandonnés à l'arrière des arrêts de bus de l'axe Independencia, devant l'esplanade de la Estación Mapocho (1) et autour des bords extérieurs des arrêts de métro du pont La Paz (2) (3)



Mardi 19.10.19 – 12h00. *Vue vers le sud*  
Déchets accumulés le long de l'axe Independencia sur les bords du pont Independencia.



Mardi 19.10.19 – 12h00. *Vue vers l'est*  
Déchets accumulés sur la rive inférieure sud du Mapocho, le long de la piste cyclable 42k et du marché aux puces

Figure 69. Nettoyer



Jeudi 24.10.19 – 11h00. *Vue vers l'est*  
Éboueurs de la Municipalité de Santiago coordonnant leur travail sur le site, aux abords du marché aux puces et des arrêts de bus situés le long de la piste cyclable 42K.



Lundi 07.10.19 – 9h00-10h00. *Vue sur la rive sud inférieure du Mapocho*  
Éboueur de la Municipalité de Santiago sur la rive sud inférieure du fleuve Mapocho

- **Surveiller / Contrôler**

La surveillance et le contrôle de l'espace font effectivement également partie des pratiques présentes au sein des espaces publics du secteur. Ces pratiques de contrôle sont exercées à un niveau municipal par la police, la sécurité publique et la direction du transit de la Municipalité de Santiago. Déployés sur l'ensemble du secteur, en général, aux abords directs des flux et de l'activité commerciale, ils exercent une activité de surveillance et de contrôle, notamment de l'activité commerciale, tout au long de la journée et de la semaine. S'agissant d'un contrôle exercé par la Municipalité de Santiago, une certaine tolérance implicite, pointée

du doigt par plusieurs acteurs publics, permet au commerce informel de s'installer en limite du territoire municipal de Santiago, dans les secteurs qui correspondent à la rive sud du fleuve et au pont La Paz.

Cette surveillance des espaces publics vise également certaines pratiques illicites associées au trafic de drogue et à la prostitution. Ces activités s'installent en deux points spécifiques du site : respectivement l'angle nord-ouest de l'esplanade de la Estación Mapocho et aux abords directs de l'une des sorties de métro à l'angle des rues General Mackenna et Bandera. La présence de ces activités dans l'espace public se veut plus discrète que celle du commerce ambulants. Plusieurs commerçants mentionnent effectivement un certain degré de tolérance implicite en termes de contrôle dans la mesure où leur présence dans l'espace public ne se note pas trop. Ainsi, pour maintenir un certain degré de discrétion, que recherchent également leurs potentiels clients, ces activités s'installent aussi dans l'espace en fonction des flux piétons dans une relative proximité tout en se maintenant légèrement en retrait des principaux axes de circulation, évitant ainsi des contrôles accrus tout en marquant leur présence dans l'espace public.

Figure 70. Surveiller / Contrôler



Lundi 07.10.19 – 9h00-10h00. *Vue vers le sud-ouest*  
Policiers municipaux de Santiago à cheval aux abords de la sortie de métro de la rue piétonne Puente, sur l'axe La Paz-Puente



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vue vers le sud-ouest*  
Policiers municipaux de Santiago sur le terre-plein central de l'axe La Paz-Puente



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vue vers l'est*  
Kiosque de la sécurité publique municipale de Santiago installé sur le côté ouest de la sortie de métro de la rue Puente



Lundi 07.10.19 – 9h00-10h00. *Vue vers le sud*  
Kiosque de la police municipale de Santiago installé à l'entrée de la rue piétonne Puente sur l'axe La Paz-Puente



Mardi 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vue vers le sud*  
Voiture officielle de la Direction du Transit de la Municipalité de Santiago installée sur le trottoir sud de la rue Presidente Balmaceda, aux abords de l'axe Independencia



Lundi 17.12.18 – 12h00. *Vue vers l'ouest*  
Camion de la police municipale de Santiago installé sur le terre-plein central de l'axe La Paz-Puente

L'observation des pratiques et des usages des espaces publics du secteur, ainsi que leur analyse, fait donc émerger la mobilité dans toute sa complexité, comme composant clé des multiples pratiques — liées ou non au mouvement — qui se déploient au sein de cet espace fragmenté, sans que cela soit reconnu par les acteurs institutionnels. En effet, comme nous l'aborderons dans la partie suivante, malgré une connaissance relativement précise des usages liés au transport et à l'activité commerciale qui se déploient au sein des espaces publics, les acteurs institutionnels peinent à articuler conceptuellement ces usages avec les pratiques de mobilité.

### **5.2.3 Une méconnaissance des acteurs institutionnels de la mobilité comme composant fondateur des pratiques dans l'espace public**

Les acteurs institutionnels identifient, en effet, le transport comme élément clé sans pour autant reconnaître la mobilité comme composant constitutif des pratiques au sein de l'espace public. Leur discours se concentre ainsi sur la superposition de fonctions et l'intensité d'usages qui caractérisent les espaces publics du secteur, au point de le transformer en un espace qu'ils assimilent à une « cour arrière » de la ville où se concentrent des activités liées au transport et au commerce de rue qui ne leur semblent pas toujours faciles de contrôler.

- **Une superposition de fonctions et une intensité d'usages**

Les acteurs interrogés identifient, en effet, cette superposition de fonctions et d'usages dans l'espace public comme une caractéristique spécifique du cas d'étude. Un ex-fonctionnaire de la CORDESAN décrit un lieu unique en raison de son échelle, sa position géographique, la présence de monuments historiques mais également de fonctions liées au transport et au commerce. La superposition et l'intensité des usages est ainsi l'un des sujets les plus commentés par les acteurs des Municipalités de Santiago et Independencia, mais également du MINVU, de la SECTRA, du GORE RM, du Métro, ainsi que par les architectes qui ont travaillé en tant que consultants sur le secteur. Ils soulignent de manière transversale « la complexité des facteurs qui se superposent dans l'utilisation quotidienne » de l'espace, pour reprendre les termes d'un ex-fonctionnaire du SERVIU MINVU. Un fonctionnaire du GORE, membre du Comité de Mobilité, identifie la présence de « puissants attracteurs de flux » tels que le Mercado, La Vega ou la Estación Mapocho et décrit la situation du secteur en ces termes :

« Il existe des noyaux urbains centraux mais pas avec ce niveau d'intensité qui, en plus d'être une zone centrale, possède des attributs urbains, historiques, patrimoniaux et touristiques qui vont bien au-delà. De toutes les zones centrales de la ville, cette zone est spéciale ».

Si certains acteurs peuvent effectivement trouver certaines similitudes entre le secteur d'étude et d'autres secteurs qui reçoivent une intensité de flux, comme la Estación Central ou la Plaza Italia, ils reconnaissent cependant toujours une superposition de conditions



particulières propres au cas d'étude. Un ex-directeur de la DDU MINVU indique ainsi certaines similitudes avec la Plaza Italia, tout en soulignant une complexité multidimensionnelle propre au secteur, qu'il décrit comme un « lieu hyper mixte » en raison de sa fonction commerciale, de sa valeur patrimoniale, des flux liés à la mobilité, ainsi que de son caractère populaire :

« On aimerait que ce soit comme la Plaza Italia, mais une Plaza Italia avec tout. C'est une Plaza Italia hypercomplexe, qui a la mobilité de la Plaza Italia ou peut-être plus, du patrimoine, des usages très différents entre le commerce local de détail et le commerce patrimonial, de grands hangars de marché, donc c'est conflictuel (...). Il n'y a aucun endroit à Santiago ou au Chili qui a le niveau de superposition, de conflit et de complexité qu'a ce lieu. Aucun endroit. Il a une sortie d'autoroute, une mobilité intercommunale, un patrimoine historique, le fleuve, des activités commerciales d'échelles hyper différentes, — très domestiques jusqu'à des échelles très macro —, des secteurs populaires, une rénovation urbaine (...), il n'y a aucun autre endroit comme ça au Chili ».

Un fonctionnaire de la Municipalité d'Independencia estime que l'intensité de flux piétons du secteur ressemble à celui de la Estación Central. Il reconnaît toutefois que l'intensité des relations fonctionnelles qui s'établissent non seulement sur le site même, mais aussi avec ses environs et les quartiers voisins est une caractéristique propre au secteur :

« L'intensité d'usage qui se produit ici, je ne la vois dans aucun autre secteur, c'est-à-dire, cinq hôpitaux, les marchés (La Vega Chica, La Vega Grande, Tirso Molina, le Mercado Central). Vous vous rendez compte ? Le Barrio de Las Telas<sup>62</sup> (...) Je ne vois pas d'autre situation similaire au Chili ».

---

<sup>62</sup> Le Marché d'Étoffes

Un fonctionnaire de la DDU MINVU établit la même comparaison avec la Estación Central en reconnaissant certaines similitudes mais tout en soulignant les conditions géographiques, symboliques et touristiques propres du secteur d'étude :

« On peut trouver d'autres endroits, Estación Central peut-être, mais... la condition, au moins géographique, deuxièmement symbolique et troisièmement... Je veux dire, si je pense à un itinéraire pour touristes, je les emmènerais ici pour qu'ils voient, je les emmènerais à La Vega, parce que dans n'importe quel pays du monde La Vega ou le grand marché urbain est un endroit délicieux, et puis il y a ce formidable centre culturel avec une architecture remarquable, un parc, à côté d'un fleuve ».

Il le décrit ainsi comme un « nœud très sollicité par différentes nécessités », citant tout au long de l'entretien des dimensions aussi différentes que : la logique fonctionnelle des marchés des deux côtés du fleuve, l'opération du système de transport ou la composante paysagère, et termine en concluant qu'il considère le secteur comme une « tempête ». Ce qualificatif se rapproche de celui de « centre de gravité » mentionné plus haut par un autre acteur, mais en poussant l'idée à une situation plus extrême et plus difficile à contrôler.

- **La rue comme cour arrière**

Dans cette « tempête » difficile à contrôler, il est important de souligner la position ambiguë de la majorité des acteurs face au commerce de rue. Le secteur, nous dit un fonctionnaire de la SECTRA, « a un format d'activité de personnes qui sont toute la journée dans la rue qui, dans le fond, occupent la rue comme cour arrière. Et ce quartier a beaucoup, beaucoup de cela ». Comme de nombreux acteurs, il reconnaît les commerçants de rue comme un des éléments qui participe de cette intensité d'activité propre au secteur, tout en insistant sur les externalités négatives et les conflits générés par leur présence incontrôlée dans l'espace public. À ce sujet, un ex-fonctionnaire de la CORDESAN indique :

« On a perdu l'opportunité dans les années 1990 de formaliser le commerce de rue, et dans les années 2000, on a assisté à un énorme retour en arrière à cause de l'inégalité inhérente au pays (...). Ce lieu a toujours accueilli une activité informelle, mais c'est différent quand, je ne sais pas, il y a 50 ans on y vendait du *mote con*

*huesillos*<sup>63</sup> (...). Aujourd'hui, le commerce de rue est d'une autre nature, les gens ne s'y rendent plus parce qu'ils se sentent menacés ».

Ce commentaire est révélateur d'une position vis-à-vis du commerce de rue partagée par un certain nombre d'acteurs interrogés. S'ils reconnaissent, en effet, le commerce de rue comme partie intégrante de l'identité du secteur, ils ont toutefois tendance à construire une vision nostalgique, voire idéalisée, de ce qu'il était par le passé. Dans la même veine que le *mote con huesillos*, évoqué par un ex-fonctionnaire de la CORDESAN, certains acteurs évoquent aussi un commerce de rue pittoresque lié au tourisme ou à l'activité du Barrio de las Telas.

Pour certains acteurs, la situation en bordure administrative du secteur a généré une situation qui complique la gestion quotidienne des différents usages au sein de l'espace public mais qui a également permis la présence d'usages variés au sein de ces espaces. A cet égard, un ex-directeur de la DDU MINVU indique que « la fragmentation municipale a permis pendant un certain temps que des visions de ville différentes convergent de part et d'autre. La menace actuelle est donc celle d'une tentative d'homogénéisation ». Pour lui, la diversité des usages et des fonctions, qui fait partie de l'identité du secteur, a été générée en partie par les divisions administratives municipales du secteur qu'il reconnaît également comme un « grand espace métropolitain ». Il considère ainsi que la complexité du secteur ne réside pas seulement dans l'existence de ces divisions administratives municipales auxquelles se superposent également des compétences du gouvernement métropolitain, mais également dans la reconnaissance de l'identité urbaine que produit cette fragmentation institutionnelle « d'un lieu qui appartient à tous », pour reprendre son expression.

Cette fragmentation institutionnelle, comme nous l'aborderons ci-dessous, associée à un cadre d'action compétitif freine, effectivement, le développement d'actions concertées de planification entre les acteurs. Ceux-ci, occupés à résoudre les problèmes qui correspondent aux compétences de leur institution de rattachement échouent, dans leur pratique

---

<sup>63</sup> Boisson traditionnelle chilienne sans alcool à base de blé cuit (*mote*) et de pêche séchée (*huesillo*).

quotidienne, à construire une vision plus articulée des problématiques liés aux usages de l'espace qui leur permettrait de reconnaître la mobilité comme une composante fondatrice des pratiques sociales dans les espaces publics. La fragmentation institutionnelle génère, de plus, une sensation de chantier permanent des espaces publics intervenus par les différents acteurs au gré des diverses initiatives menées par leur institution de rattachement, sans réelle coordination ni vision d'ensemble.

### **5.3 Une fragmentation institutionnelle qui conduit à une fragmentation spatiale et à une polarisation des postures sur l'espace public de la part des acteurs**

L'espace, en tant qu'objet d'interventions et d'aménagements constant de la part des acteurs, donne, en effet, parfois l'impression d'être un chantier en évolution permanente. Des problèmes de gestion de l'espace sont effectivement pointés par les usagers qui reflètent le manque de coordination des acteurs institutionnels. Ce manque de coordination, associé à une importante fragmentation institutionnelle, sont également un des points-clés qui ressort de l'analyse des entretiens avec les acteurs. Cette situation engendre un cadre d'action compétitif qui freine et inhibe le développement d'actions de planification coordonnées et conduit à l'émergence de conflits et de relations de pouvoir spatialisés entre les acteurs au sein d'un espace sous pression. La fragmentation institutionnelle conduit ainsi à une fragmentation spatiale.


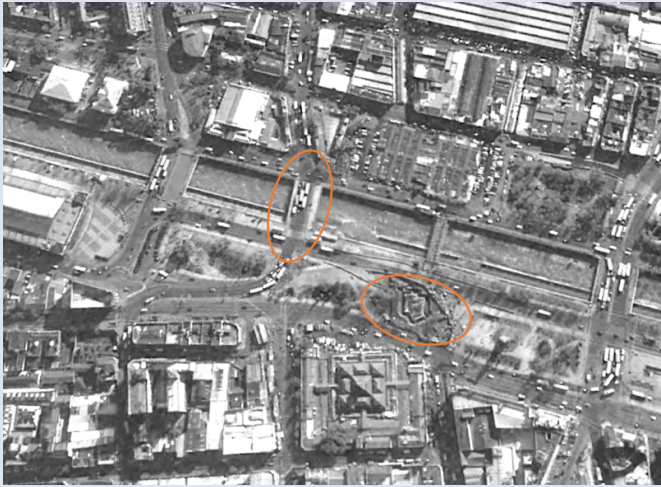
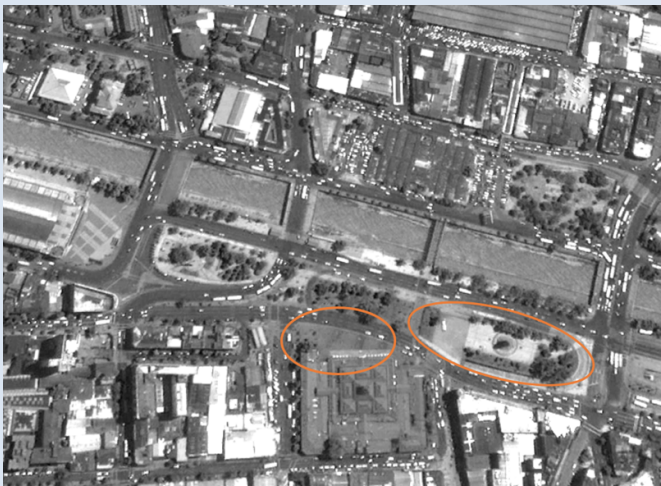
L'analyse des entretiens des acteurs révèle aussi une logique séparatiste entre la question du transport et des espaces piétons. Les deux dimensions sont ainsi mises en compétition par les acteurs autour de deux visions polarisées de l'espace public : la vision *techniciste* qui perçoit l'espace public comme un espace géométrique à résoudre en termes de flux de transport et la vision *romantique* d'un espace public piéton et pacifié qui élude la présence des flux et des infrastructures de transport. Les acteurs, trop occupés au quotidien à gérer les problématiques propres à chaque institution au sein d'un cadre d'action complexe, peinent à réellement reconnaître les pratiques et usages qui se déploient au sein des espaces publics. La vie


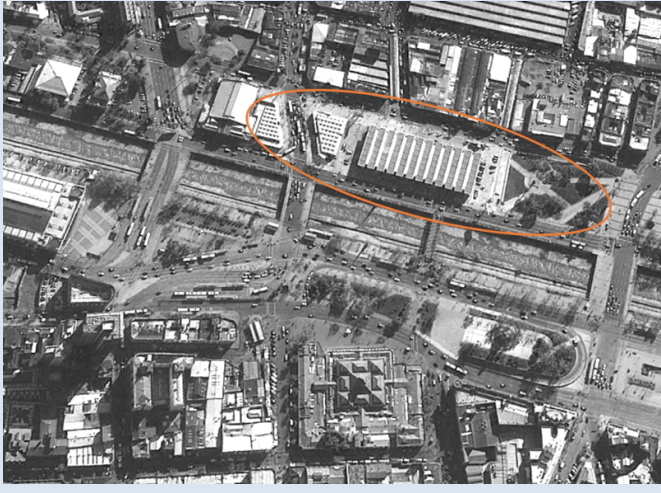
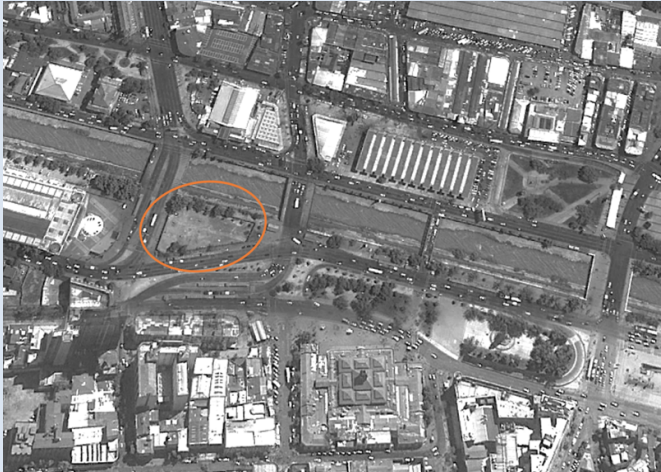
quotidienne du lieu, son métabolisme social propre fait d'usages formels et informels, est ainsi invisibilisée.

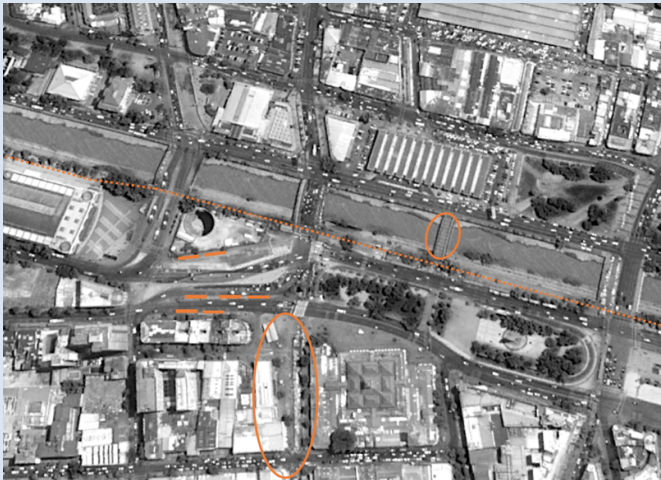

La fragmentation institutionnelle et un cadre d'action complexe participent ainsi fortement d'une polarisation des postures sur l'espace public et d'un manque de reconnaissance, de la part des acteurs, de la mobilité comme productrice de l'espace public.

### **5.3.1 Un secteur en chantier permanent**


Les espaces publics font ainsi l'objet d'interventions permanentes des acteurs institutionnels. Si certaines interventions sont temporaires, d'autres, comme le chantier du métro par exemple, se prolongent durablement dans le temps, générant de nombreux conflits d'usages, comme nous l'avons déjà mentionné plus haut. La construction de la ligne de temps des différentes initiatives depuis le début des années 2000 ainsi que de leur état d'avancement que nous présentons ci-dessous révèle bien la pression à laquelle sont soumis les espaces publics en termes d'interventions. Chaque nouvelle intervention d'un acteur institutionnel signifie ainsi une nouvelle prise de position de cet acteur sur les espaces publics du site, auxquels les flux piétons et les usages liés à ces flux doivent s'accommoder, sans qu'une réelle réflexion autour de la présence de ces flux et de leurs conséquences en termes d'usages des espaces ne semblent être réellement menées par les différents acteurs en charge.

État d'avancement	Année	Initiative	Organisme en charge	Photo aérienne de l'évolution du secteur au fil des interventions indiquées Source : Google Earth
Restée sans suite	2001	Projet bicentenaire de transformation du secteur en une esplanade piétonne « Plaza del Mercado de Abastos »	MINVU	
Livrée	2003	Construction du pont La Paz et modification des tracés viaries entre Bandera et La Paz  Début des travaux de la sortie de l'autoroute urbaine Costanera Norte sur le terre-plein central	SECTRA DTPM  MOP	
Livrées	2005	Fin des travaux de la sortie de l'autoroute urbaine Costanera Norte sur le terre-plein central et aménagement des espaces publics entre le pont de Los Carros et Recoleta  Construction de l'esplanade piétonne devant le Mercado Central	MOP  Municipalité de Santiago	

Livrée	2007	Installation des arrêts de bus du Transantiago sur l'ensemble du secteur	DTPM	
Livrée	2008	Aménagement d'une aire de stationnement face à la Estación Mapocho	Municipalidad de Santiago	
Livrées	2011	Construction du marché « Tirso de Molina y Pérgola de las Flores » et aménagement des espaces publics aux abords direct du projet	MOP	
		Lancement de l'étude (Master Plan) de Régénération du Quartier Mapocho – La Chimba	Asociación MLCH	
En cours	depuis 2013	Étude du projet de piste cyclable « Mapocho Pedaleable » sur la rive inférieure sud du fleuve	MOP SECTRA	
		Démolition des aménagements de surface face à la Estación Mapocho et installation de la zone de chantier du métro (liés aux travaux des lignes 3 et 7)	METRO	

Restées sans suite	2015	Étude pour l'aménagement d'une station d'échange intermodal de Cal y Canto en sous-sol		
En cours	depuis 2016	Fermeture et rénovation du pont de los Carros		
Livrées	2016	Modification de l'emplacement des arrêts de bus liés à la zone de chantier du métro	DTPM	
		Aménagement de la rue Puente en rue piétonne	Municipalité de Santiago	
		Piste cyclable Mapocho 42K	PUC	
Restées sans suite	2016	Concours « Explanada de los Mercados » pour le réaménagement des espaces publics du secteur	Asociación MLCH	
		Intervention d'urbanisme tactique	GORE RM	
Livrées	2018 2019	Travaux autour de l'arrêt de métro de la rue Puente	METRO	



En cours	2028	Nouvelle sortie de métro sur le terre-plein central face au Mercado Central	METRO	
		Aménagement des espaces publics dans la zone de chantier du métro	METRO	
		Aménagement des arrêts de bus à la fin des travaux du métro	DTPM	

La nature des initiatives menées sur le site depuis le début des années 2000, ainsi que leur quantité et leur disparité en termes d'état d'avancement, montrent bien à quel point le secteur est soumis à un processus complexe de d'interventions constantes que les acteurs institutionnels décrivent bien dans les entretiens menés.

En effet, de nombreux acteurs évoquent cette dynamique d'intervention permanente des espaces publics qu'ils associent au « processus d'obsolescence accélérée » du secteur, pour reprendre l'expression d'un ex-directeur de la DA MOP, qui décrit comment les travaux des lignes 3 et 7 du Métro ont engendré une situation permanente de chantier de l'espace public depuis presque dix ans et qui perdurera encore pendant plusieurs années. Le fonctionnaire du Métro reconnaît, en effet, que le chantier « en surface durera beaucoup de temps ». Nous reviendrons plus loin sur la perception des travaux du Métro par les différents acteurs, mais il est important ici de mentionner la durée de ces travaux qui se déploient au total sur plus de dix années et qui illustrent bien cette dynamique de chantier permanent qui ressort de l'analyse des entretiens, et que nous avons également identifié dans l'analyse urbaine du secteur.

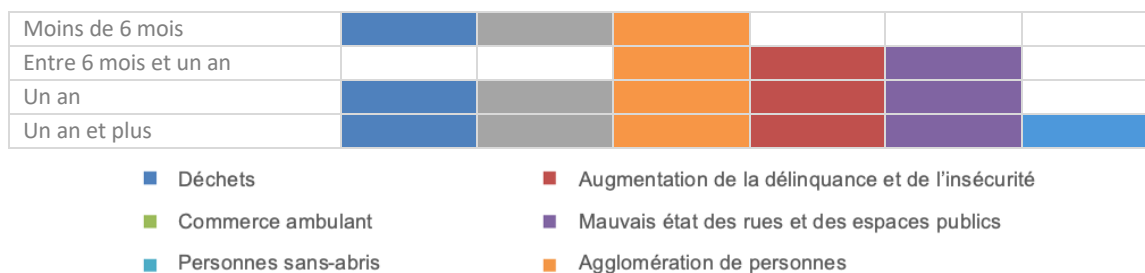
Un ex-fonctionnaire de la CORDESAN rend ainsi compte avec précision de la série d'interventions, à différentes échelles, qui ont été réalisées depuis la fin des années 1980 : l'ouverture de la station de Métro, la rénovation des bâtiments du Mercado Central et de la Estación Mapocho, la transformation de cette dernière en centre culturel, la construction de

nouveaux ponts et la construction de l'autoroute urbaine Costanera Norte dont l'une des sorties a été aménagée sur le grand terre-plein central du secteur. Parallèlement à ces grands projets, un membre de l'équipe de consultants du projet « Explanada de los Mercados » signale également un certain nombre de projets de moindre envergure visant à améliorer la fluidité du trafic et le fonctionnement du réseau de bus Transantiago.

« L'espace ne se finalise jamais » commente un fonctionnaire de la SECTRA, membre du Comité Intermodal, qui associe cette situation au grand nombre d'acteurs qui portent des objectifs et des visions variés, et qui interviennent les espaces publics sans nécessairement se coordonner, générant ainsi une fragmentation de l'espace. C'est un « nœud de friction », « un point de discontinuité », déclare un membre de l'équipe du projet Mapocho 42K UC.

Les problèmes de gestion de l'espace pointés par les passants sondés sont, également, liés au manque de coordination entre les acteurs institutionnels. Comme nous l'avons déjà indiqué, plus les passants établissent une relation dans le temps avec le site, plus leurs opinions semblent se diversifier, comme le montre le graphique ci-dessous. Les éléments négatifs que les passants mentionnent le plus étant : le désordre lié au commerce de rue, l'intensité des flux piétons associée à des phénomènes de congestion de l'espace, la sécurité ainsi que le manque de propreté et le mauvais état général des trottoirs du secteur.

Figure 71. Perception de la dégradation des espaces publics depuis le chantier du Métro croisé avec « Depuis quand passez-vous par le secteur ? »



Cependant, comme nous le verrons dans la partie suivante, le cadre d'action complexe et fragmenté que les acteurs décrivent empêche le développement d'initiatives intégrant à la fois la question de la matérialité de l'espace et la question des pratiques sociales qui s'y déploient, à partir d'une vision transversale et coordonnée des différentes dimensions qui caractérisent le secteur d'étude.

### **5.3.2 De la fragmentation institutionnelle à la fragmentation spatiale, un espace sous pression**

L'analyse des entretiens avec les acteurs institutionnels révèle, en effet, que la fragmentation institutionnelle en termes de compétence d'aménagement des espaces publics ne complique pas seulement les processus de négociation pour aboutir à des actions de planification consensuelles et coordonnées, elle génère également une fragmentation des logiques de financement qui va à l'encontre de tout projet d'échelle intersectorielle. Dans ce contexte, les acteurs ont tendance à développer de manière isolée une myriade des stratégies ou des tactiques précaires. Au-delà de la quantité, qui constitue en soi un problème compte tenu du peu de coordination qui existe, le niveau d'autonomie et de précarité de chacune de ces initiatives apparaît également problématique.

La fragmentation institutionnelle constitue ainsi une dimension clé pour comprendre la complexité du cadre d'action dans lequel évoluent les acteurs. Complexité renforcée par la question de la gestion du transport qui mobilise également un nombre d'acteurs importants, dont Métro qui tend à adopter une position « autiste » par rapport aux autres acteurs, comme nous le verrons ci-dessous. Ainsi, parce qu'il s'agit d'un espace public de mobilité, où la dimension de transport s'ajoute à celle de l'espace public, le secteur d'étude est perçu par les acteurs comme un objet complexe et extrêmement difficile à manier.

- **Une fragmentation institutionnelle complexe**

La première complexité institutionnelle que pointent les acteurs est liée à la division administrative d'un secteur situé à la limite du territoire communal de Santiago, face à la commune d'Independencia et, dans une moindre mesure, de Recoleta. Face à cette fragmentation administrative du secteur à l'échelle communale, la création de l'Association MLCH avait pour objectif d'avancer vers une gestion commune et articulée de ces trois territoires municipaux. Le concours « Explanada de los Mercados » avait été monté dans cet objectif, mais sans reconnaître l'importance de la question du transport dans le secteur, comme le commente une représentante de l'Association MLCH. Ces divisions administratives ont ainsi un impact direct sur la gestion des problématiques liées aux

échanges modaux, qui requiert d'une intervention cohérente et coordonnée des flux sur les deux rives, point qui a aussi été identifié comme critique par plusieurs des acteurs interrogés.

A cette division administrative du secteur d'étude se superpose un complexe mille-feuilles d'échelons institutionnels. Ce mille-feuilles, invisible à première vue, est en réalité un élément essentiel du cadre d'action des acteurs impliqués dans l'aménagement des espaces publics. Cette fragmentation institutionnelle, largement abordée et étudiée dans le contexte chilien, devient encore plus complexe lorsqu'il s'agit d'établir de l'aménagement de l'espace public, ou plutôt du *Bien Nacional de Uso Público* (BNUP)<sup>64</sup>. En effet, de l'analyse des entretiens émerge un kaléidoscope de compétences et d'attributions sur les espaces publics qui rend leur aménagement extrêmement complexe. Complexité qui, dans le cas du secteur d'étude, se voit renforcée par la question des infrastructures de transport et la gestion du pôle d'échange, qui mobilise également un nombre important d'acteurs. En tant qu'espace public de mobilité, qui articule des dimensions liées à la fois à la question de l'espace public et à celle du transport, le secteur d'étude est ainsi perçu par tous les acteurs de manière transversale comme un objet complexe extrêmement difficile à gérer. Un ex-directeur de la DDU MINVU résume bien ce point :

« À l'échelon national, quatre ou cinq ministères coexistent facilement. C'est donc un problème (...). Le secteur implique des compétences liées au ministère du logement, au ministère des transports, au ministère des travaux publics, mais aussi, au ministère de l'économie, qui a un programme de récupération des quartiers commerciaux. On assiste donc à une collision d'entités, c'est-à-dire des entités qui ont la capacité de le construire, de l'aménager mais avec des visions fragmentées du problème, et à un échelon inférieur, des entités avec des visions intégrées du problème, mais incapables de les mettre en œuvre, parce que le territoire est fragmenté entre trois administrations. Ils ont donc un problème de gouvernance. C'est le premier problème

---

<sup>64</sup> Bien Nacional d'Usage Public (BNUP) qui correspond à l'ensemble de l'espace public qui n'est pas limité par une restriction d'usage.

de ces projets. Le deuxième problème découle d'une administration sectorialisée. Sur le plan méthodologique, un lieu de cette envergure nécessite d'aborder simultanément de nombreuses dimensions. Il s'agit d'un projet d'espace public, d'un projet de mobilité, d'un projet de développement économique, d'un projet de patrimoine, par conséquent, le fait de l'aborder de différentes manières rend sa conception plus complexe ».

Face à cette complexité, chaque acteur doit construire une connaissance approfondie des compétences et attributions des autres acteurs, afin de pouvoir manœuvrer dans ce cadre d'action complexe et faire avancer les initiatives qui lui correspondent. La capacité de chaque acteur à développer des stratégies fructueuses dépend ainsi, non seulement de sa connaissance de ce cadre d'action complexe, mais surtout de sa capacité personnelle à évoluer au sein de ce cadre. « Les principaux défis ici sont des défis associés à la gestion des projets. Dans le sens où il y a beaucoup de superposition, pour ainsi dire, de différents organismes publics qui ont à voir avec l'espace public », explique un ex-fonctionnaire de la DDU MINVU qui explique également que, s'agissant d'un espace public qui accueille également des infrastructures de transport, la tutelle de l'espace n'est pas claire.

Cette fragmentation institutionnelle s'accompagne également d'une logique de division des phases de développement de tout projet d'aménagement. En effet, au cours des différentes phases d'investissement, de conception, d'exécution et de maintenance, les acteurs impliqués varient. Cette division des compétences par phase rend difficile le maintien d'une continuité cohérente des projets dans le temps, notamment dans le domaine de la mobilité. Au cours des entretiens menés dans le cadre de la thèse, certains acteurs se positionnent comme des acteurs stratégiques qui interviennent dans les premières phases des projets. C'est, par exemple, le cas de la SECTRA, du Métro ou du GORE RM, qui interviennent sur les d'études de faisabilité et les phases d'investissement. Dans les phases ultérieures de conception, d'exécution et de maintenance, d'autres acteurs tels que la DTPM, le MINVU ou le MOP peuvent entrer en jeu, en fonction du contexte de chaque projet. Les municipalités se trouvent, quant à elles, dans une situation ambiguë : si elles peuvent en théorie occuper un rôle stratégique dans les prises de décisions initiales sur des projets d'aménagement, leur capacité propre de financement des investissements reste limitée, et elles sont dans la pratique souvent

chargées de régler des problèmes spécifiques d'échelle très locale qui occupent la majeure partie de leur temps. Ces fragmentations génèrent ce que nous pourrions appeler des *coupures de transmission* dans la chaîne d'actions et de gestions qu'implique le développement d'un projet d'aménagement, depuis sa planification à son exécution. Selon un fonctionnaire de la SECTRA, dans la phase de « préinvestissement », la SECTRA est principalement en relation avec la SEREMI MINVU, en charge du Plan Régulateur Métropolitain de Santiago (PRMS)<sup>65</sup>, tandis que dans la phase d'exécution, la relation s'établit davantage entre le SERVIU MINVU et la DTPM. Cette division par phases cloisonne ainsi de manière excessive la gestion associée au développement de tout projet, rendant invisibles les problèmes qui peuvent survenir en cours de route sans que les acteurs impliqués dans les différentes étapes puissent en prendre conscience de manière coordonnée.

Dans le cas spécifique de la Municipalité de Santiago, la CORDESAN possède également la compétence de financer et d'exécuter des travaux dans l'espace public, compétence qui dans le cas des autres municipalités dépend directement du SERVIU MINVU. Si cette compétence particulière de la CORDESAN permet à la Municipalité de Santiago de disposer d'un outil efficace pour accélérer l'exécution de certains travaux d'espace public dans son territoire communal, dans le cadre de projets intercommunaux, cela constitue au contraire une complexité supplémentaire. C'est le cas, par exemple, des aménagements liés à la piste cyclable 42K : selon un membre de l'équipe de consultants du projet, le SERVIU était chargé du développement du projet et des plans de maîtrise d'œuvre et d'exécution sur l'ensemble de l'axe hormis la section qui correspond au territoire communal de Santiago, où cette compétence correspondait à la CORDESAN, ce qui a généré des différences en termes de choix et standards d'exécution du projet.

L'analyse des entretiens montre également que, au-delà des responsabilités et des compétences légales de chaque institution, il existe en réalité un certain degré d'interprétation de ces compétences qui, dans la pratique, peuvent se chevaucher ou se superposer. Ainsi, les

---

<sup>65</sup> *Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS)*

acteurs associés aux processus de décision d'un projet sont convoqués non seulement en fonction du type de projet, mais aussi en fonction de la position stratégique de chaque acteur, position circonstancielle qui peut être amenée à évoluer en fonction de chaque contexte. « Pour chaque projet, il y a une réunion différente ou un contact différent (...) Même si vous avez les budgets, pour chaque projet vous avez besoin de l'approbation de, je ne sais pas, quatre institutions », explique un fonctionnaire de la Direction de Planification de la DTPM. Cette situation génère une certaine confusion en matière de gestion de projet que seul un acteur expérimenté peut arriver à décrypter, confusion qui existe non seulement entre les institutions, mais également au sein d'une même institution. Dans la Municipalité de Santiago, par exemple, la Direction de Mobilité a été créée il y a six ans. Cependant, selon un fonctionnaire de cette même direction, la relation avec Métro est encore gérée directement par la SECPLAN de la Municipalité. Il s'agit d'une situation paradoxale dans laquelle la Direction de Mobilité n'a pas de relation directe avec l'un des principaux acteurs du transport sur le secteur d'étude, limitant ainsi considérablement sa capacité d'action.

- **L'absence d'une réelle coordination institutionnelle**

En effet, l'absence d'une réelle coordination efficace et stable dans le temps ressort des entretiens comme un élément clé du cadre d'action des acteurs. Bien qu'en général, chaque acteur ait une idée claire des acteurs qu'il devrait rencontrer dans le cadre d'un projet donné, dans la pratique, les instances de coordination sont rares. Les acteurs ont, en effet, tendance à identifier comme « comité de travail » toute réunion organisée, avec un ou plusieurs acteurs, autour d'un projet ou d'une initiative spécifique, sans que cette réunion ne signifie nécessairement une instance régulière de coordination formelle entre tous les acteurs impliqués. L'analyse des entretiens fait ressortir dans la pratique deux types de comité :

- *Les comités de travail de nature plus stratégique* qui s'organisent autour d'une problématique spécifique afin de faire avancer l'énoncé d'une nouvelle politique publique. Ces instances, d'initiatives régionales ou ministérielles, réunissent en effet régulièrement des représentants des différentes institutions impliquées et se maintiennent en générale de manière plus stable dans le temps. Mais, il s'agit généralement d'instances très formelles qui visent à installer dans le temps long une

coordination intersectorielle autour d'une politique publique énoncée. En ce sens, s'ils peuvent représenter une valeur ajoutée à long terme, ils ne constituent pas un outil efficace pour surmonter la fragmentation institutionnelle et l'absence de coordination intersectorielle dans le cadre d'un projet concret d'aménagement urbain.

C'est, par exemple, le cas du Comité de Mobilité, piloté par le GORE RM, auquel participent des institutions telles que la SEREMI MTT, la SECTRA, la UOCT<sup>66</sup>, la CONASET<sup>67</sup> et les municipalités de toute l'aire métropolitaine regroupées par zones. Selon un fonctionnaire du GORE RM, membre du Comité de Mobilité, celui-ci se réunit tous les trois mois depuis 2018 pour avancer sur les questions stratégiques associées à la politique régionale de mobilité du GORE RM. Ce comité, chargé de construire un diagnostic territorialisé de la mobilité métropolitaine, se concentre sur les tendances et schémas de déplacement au sein de chaque commune de l'aire métropolitaine sans réellement porter un regard sur l'aménagement même de l'espace urbain.

La SECTRA a, également, mis en place un Comité Intermodal afin de rendre visibles et de coordonner les situations d'échange modal qui se produisent dans l'espace public, comme dans le cas de notre secteur d'étude. Cependant, comme l'indique une fonctionnaire de la SECTRA, membre du comité, pour le moment, l'objectif principal du comité est de formuler une nouvelle définition juridique des espaces d'échange multimodaux au travers d'une modification de l'OGUC<sup>68</sup> et du décret 212 qui réglemente ces espaces afin que le MINVU et le MTT puissent travailler dans un cadre juridique commun. Selon la fonctionnaire de la SECTRA, le comité dispose également d'un organe plus technique qui se réunit chaque semaine dans l'objectif d'améliorer la réglementation des nœuds d'échange dans l'espace public. Au niveau

---

<sup>66</sup> *Unidad Operativa de Control de Tránsito* (UOCT) : Unité Opérationnelle de Contrôle du Transit

<sup>67</sup> *Comisión nacional de Seguridad de Tránsito* (CONASET) : Commission National de Sécurité du Transit

<sup>68</sup> *Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones* (OGUC): Ordonnance Générale d'Urbanisme et de Constructions



de l'aire métropolitaine, 52 nœuds d'échange multimodaux dans l'espace public auraient ainsi été identifiés, dont le secteur d'étude. Une quantité qui, selon la fonctionnaire de la SECTRA, complexifie les possibilités de traiter de manière détaillée chacune des situations identifiées. Elle reconnaît également que Métro, en parallèle, a pris l'initiative de conduire sa propre étude sur les questions d'intermodalité sans aucune coordination directe avec le Comité Intermodal piloté par la SECTRA. Bien que Métro ait l'obligation de soumettre à approbation la version finale de son étude auprès de la SECTRA et la DTPM, l'étude n'est pas intégrée ni coordonnée au sein du Comité Intermodal malgré son importance en termes stratégiques.

On peut ici également citer le comité de travail qui a été mis en place par la SECTRA pour développer le nouveau Plan Directeur de Transport 2020-2030<sup>69</sup> dont l'un des objectifs énoncés est de porter une attention particulière aux problématiques liées à l'intermodalité. Dans ce cas, Métro et la DTPM participent effectivement tous les deux du comité, mais, de même que dans les exemples précédents, il s'agit d'une initiative stratégique de long terme qui ne couvre pas les problématiques de secteurs spécifiques qui requièrent la mise en place d'opérations d'aménagement urbain coordonnées.

- *Les comités de travail autour d'un projet local spécifique* piloté par un acteur. Dans ces cas, l'acteur en charge de développer le projet convoque les autres acteurs au gré des nécessités de coordination ou de validation qui surgissent. Si les acteurs ont tendance à appeler ces réunions des « comités de travail », en réalité, il s'agit la plupart du temps plutôt de réunions bilatérales organisées pour résoudre des problèmes spécifiques sans réunir l'ensemble des acteurs impliqués. Ces réunions finissent donc par entraîner des problèmes de coordination et de communication entre

---

<sup>69</sup> *Plan Maestro de Transport 2020-2030*

les acteurs qui n'accèdent pas tous au même degré de connaissance de l'avancement de chaque projet ou initiative développé sur le secteur d'étude.

Pour le projet de la Ligne 3 du Métro, des réunions sporadiques ont été, par exemple, organisées avec la DTPM, les Municipalités et le CMN en fonction des problématiques qui apparaissaient en cours de route. La DTPM a confirmé ces déclarations de Métro, soulignant que la DTPM a aussi l'habitude de rencontrer séparément les Municipalité ou Métro pour résoudre des sujets liés, par exemple, aux installations temporaires des arrêts de bus pendant les travaux du Métro.

Dans le cadre du concours « Explanada de los Mercados », l'association des Municipalités de MLCH a été créée et la DTPM a, également, participé au processus d'appel d'offres, mais Métro n'a pas été invité. À l'époque, le gouvernement n'avait pas encore annoncé la construction de la Ligne 3 et les Municipalités avaient estimé qu'il n'était pas nécessaire d'impliquer Métro dans le processus puisque le projet n'impliquait pas de modification des infrastructures du Métro. « A ce moment-là, on a considéré qu'il s'agissait surtout d'un projet en surface, donc plutôt de la DTPM (...) lorsque Métro est arrivé, on s'est dit : Oh, non. On a loupé le coche... », commente un fonctionnaire de la Municipalité d'Independencia qui admet que ne pas avoir intégré Métro dès le début comme partenaire stratégique du projet fut une erreur. À long terme, cette situation a conduit à la non-reconnaissance de la part de Métro des résultats du concours.

De même, à la demande de la Municipalité de Santiago, Métro a organisé un « comité de travail » pour faire avancer le projet de réaménagement des espaces publics au droit du chantier du Métro. Mais, selon un membre de l'équipe de consultants en charge du projet, les mêmes acteurs n'étaient pas toujours invités à participer aux réunions. En effet, la SECPLAN de la Municipalité de Santiago était toujours présente mais d'autres acteurs, comme la DTPM, ont été invités plus sporadiquement. Il convient également de noter ici l'absence de coordination interne au sein de la Municipalité de Santiago, que nous avons évoquée précédemment. Ainsi, la Direction

de Mobilité de la Municipalité de Santiago n'a jamais participé à ce comité, comme le souligne un fonctionnaire de cette direction :

« La Direction de Mobilité n'avait aucune idée de ce projet (...) les informations n'avaient pas été recoupées (...) C'est très complexe, vraiment. Donc, c'est très difficile de promouvoir une initiative, quelle qu'elle soit, parce qu'on ne sait pas qui est responsable et qui prend les décisions. Du coup, tout est plus lent aussi, on ne sait pas avec qui on devrait vraiment négocier. Si jamais on parvient à un accord, tout à coup, oh, cette personne est en vacances, et donc c'est je ne sais qui qu'il faut consulter, et qui dit non, et rien ne se passe. Et on en reste là ».

Ce manque de coordination autour des projets concrets qui sont menés sur le site génère non seulement des malentendus, voire des conflits, qui finissent par freiner l'avancement des projets, ils impliquent également un sentiment important d'usure et de fatigue des personnes en charge de faire avancer les initiatives. Tout au long des entretiens, une tension latente émerge systématiquement entre l'engagement des acteurs qui, pour la plupart, cherchent à améliorer les espaces du secteur et le niveau de manque général de coordination qui empêche tout progrès significatif dans une perspective intersectorielle.

A cette absence généralisée de coordination institutionnelle s'ajoute l'absence d'une « logique intersectorielle accordée sur les questions de mobilité », pour reprendre l'expression d'un ex-fonctionnaire du SERVIU MINVU, et que mentionne également un fonctionnaire de la Direction de la Mobilité de la Municipalité de Santiago au sujet des modifications à apporter à la piste cyclable 42K. Selon ce dernier, toute modification de la piste cyclable doit être validée par les autorités de transport. Les demandes sont transmises au travers de la SEREMI MTT qui est chargée de solliciter l'avis de tous les acteurs concernés (SEREMI MTT, UOCT, DTPM, SECTRA, etc.) et de recueillir les éventuelles observations et objections de ces derniers. Chacun d'entre eux émettant une opinion distincte à distance sans se coordonner. Comme la SEREMI MTT considère qu'il s'agit de problématiques liées avant tout à la gestion des flux véhiculaires et non à l'insertion urbaine de la piste cyclable,

des acteurs comme le MINVU ne sont pas associés au processus d'évaluation. Ainsi, bien qu'un processus consultatif entre différentes institutions soit déployé, les conditions d'une véritable coordination intersectorielle, qui puissent enclencher un processus d'échange et d'accords négociés entre les acteurs, n'est pas assurée. Face à cette absence de coordination, un projet qui pourrait apporter des améliorations substantielles au secteur, mais qui impliquerait de la part des acteurs un déploiement de temps et d'énergie sans aucune garantie de succès, risque de ne pas être développé.

La fragmentation institutionnelle associée à l'absence de coordination révèlent ainsi un cadre institutionnel précaire qui entrave le développement de projets d'envergure métropolitaine. Un ex-directeur de la DDU MINVU, qui identifie le secteur comme un « grand espace métropolitain », déclare à ce sujet :

« C'est difficile. Il faudrait un échelon intermédiaire de gouvernance participative, ce qui est très complexe. Disons que, l'échelon local, qui est en relation avec les usagers, avec le lieu, avec les demandes et avec les voisins, est conscient du problème. Il a probablement une idée claire de ce qu'il faudrait faire, mais il est incapable de le gérer, de le mettre en œuvre et de le financer. L'échelon régional aujourd'hui est faible. L'échelon national a aujourd'hui la capacité de le financer, de le mettre en œuvre, mais il est absolument incapable de l'envisager de manière intégrale, parce que l'échelon national est fragmenté de manière sectorielle ».

Ce même acteur souligne l'absence d'une échelle institutionnelle capable de mener une initiative en articulant et hiérarchisant les dimensions telles que le transport, l'espace public, le commerce et le patrimoine. A ses yeux ses dimensions pourraient, en effet, être considérées comme complémentaires mais, dans le cadre d'action actuel caractérisé par une fragmentation sectorielle et un manque de coordination institutionnelle, elles ont tendance à être opposées. Il estime ainsi que l'échelon local peut avoir un diagnostic clair, mais il n'a pas la capacité de financement ou de gestion associée. L'échelon national, c'est-à-dire ministériel, pourrait avoir cette capacité, mais comme il dispose d'une institution fragmentée, il n'est pas capable d'envisager le problème de manière transversale. Ce constat est directement lié aux deux

types de « comité de travail » que nous avons identifiés et qui correspondent à deux échelons de gouvernance qui ne dialoguent pas :

- Un échelon ministériel qui peut porter une vision stratégique, mais qui n'intègre pas les problématiques spatiales de secteurs spécifiques.
- Un échelon local centré sur la résolution de projets spécifiques, mais avec une capacité de gestion précaire.

Dans ce contexte, l'absence d'une véritable échelle de gouvernance métropolitaine dotée d'une autonomie financière apparaît comme un point critique que mentionnent la plupart des acteurs interrogés, notamment quand il s'agit d'espaces urbains à cheval sur plusieurs limites administratives municipales, comme c'est le cas du secteur d'étude. Comme le fait remarquer un fonctionnaire du GORE RM, la loi organique sur les gouvernements régionaux (loi 19.175) a été modifiée en 2018 afin d'accorder de plus grandes prérogatives aux politiques publiques et instruments de planification élaborés par le GORE RM. Bien que ces changements juridiques participent d'un certain renforcement de l'échelon institutionnel régional, dans la pratique, il est encore difficile d'établir un leadership à l'échelle régional qui soit, non seulement capable d'articuler efficacement les niveaux national et local, mais également de générer son propre agenda et une vision urbaine métropolitaine.

Comme le soulignent plusieurs acteurs appartenant à des institutions d'échelon local, régional ou national, l'absence de coordination complique non seulement les processus de négociation et les accords entre les acteurs, elle rend également difficile les montages financiers des projets d'aménagement. La fragmentation institutionnelle actuelle conduit à une fragmentation des logiques de financement qui va à l'encontre de tout projet intersectoriel d'envergure métropolitaine. Dans le contexte d'un cadre d'action complexe caractérisé par la fragmentation et le manque de coordination, les acteurs ont tendance ainsi à développer des stratégies ou des tactiques précaires de manière isolée.

- **Le poids du Métro face aux autres acteurs**

Metro est, effectivement, reconnu de manière transversale dans les entretiens comme un acteur qui a un poids particulier en termes d'aménagement des espaces publics. Cela se révèle particulièrement vrai dans le cas spécifique des espaces publics du secteur d'étude en raison

non seulement de l'importance de la station Cal y Canto dans le réseau de transport métropolitain de Santiago, mais également en raison de l'impact des travaux liés à la construction des lignes 3 et 7 depuis 2013.

Le chantier du Métro a, en effet, obligé les acteurs d'une part, à chercher des solutions afin d'atténuer les impacts des travaux sur l'organisation des flux dans le secteur et, d'autre part, à geler les projets de transformation des espaces publics jusqu'à l'ouverture de la future ligne 7, prévue en 2028. Ainsi, depuis 2013, l'agenda urbain du secteur d'étude dépend en grande partie de l'agenda interne de Métro. Ce dernier reconnaît que les travaux sont particulièrement longs, mais avance des arguments économiques liés au coût du chantier et se positionne comme un acteur qui se distingue des autres par sa capacité de financement et d'exécution de projets. Face au cadre d'action fragmenté dans lequel évoluent les autres acteurs, qui complique et ralentit les décisions, Métro se positionne comme le seul acteur capable de concrétiser des opérations d'aménagement urbain, justifiant ainsi la légitimité des décisions prises en interne, tel que le commente une fonctionnaire du Métro :

« Cela n'avait pas beaucoup de sens de livrer une place pour l'intervenir à nouveau huit mois plus tard (...) Un des points importants en ce qui concerne Métro, qu'on a déjà vu, c'est que... il faut comprendre que, sans paraître arrogant, Métro va de l'avant, avance, inaugure et construit. Le projet Alameda-Providencia est au point mort, il n'a pas de financement, les super-méga couloirs de bus du Transantiago ne sont pas terminés, et nous, nous allons de l'avant. Donc Métro est, en soi, non pas qu'il le veuille, ni que ce soit sa fonction, mais c'est le Métro qui planifie la ville. Il n'y a pas de projet d'aménagement détaillé de tout ce secteur, et comme je fais un trou ici, je dois ensuite le boucher, et ils doivent me dire avec quel type de revêtements et combien de mètres de gazon et j'ai besoin de savoir cela. Je n'ai pas besoin d'un concours d'idées, j'ai besoin d'aller voir quelqu'un qui me donne cette information et si personne ne me la donne, je vais devoir décider, et paf, je le décide ».

Ainsi, les aménagements du secteur liés au chantier du Métro n'ont pas été traités de manière consensuelle entre tous les acteurs impliqués. Métro définit, en effet, ses besoins en fonction de son propre agenda et attend une réponse des autres acteurs face à cet agenda. Il justifie le

manque de coordination, et les décisions prises de manière unilatérale, par la faible réactivité des autres acteurs qui ne se seraient pas à la hauteur des enjeux et nécessités liés à l’agenda du Métro.

En réalité, l'absence de coordination entre le Métro et les autres acteurs trouve son origine dans le cadre réglementaire qui régit l'entreprise, et en particulier la loi 18.772, qui fixe les attributs de la société Metro S.A. Ce cadre réglementaire est utilisé par Métro comme un argument pour centrer ses activités en sous-sol et justifier légalement la portée limitée de ses interventions en termes d’aménagement des espaces publics. Comme le souligne la fonctionnaire du Métro :

« C'est comme avoir un caillou dans une chaussure : une question étant la portée des interventions de Métro, et l'autre question ce qu'on attend de Métro. Métro est une entreprise de transport électrique de passagers, et c'est une entreprise publique, par conséquent, tous ses projets sont inclus dans le portefeuille de projets publics financés par l'État, par conséquent, ils sont considérés comme un investissement social, le rendement de ces projets et les dépenses qui y sont associées, sont évalués en fonction de ces attributions. Donc, si la Municipalité de Santiago veut que je mette l'accès ici, pour que je puisse remodeler tout ça (en faisant référence aux espaces publics), je ne peux pas, parce que mon rôle est d'assurer le transport des personnes, et ensuite les gens du Mercado viennent et veulent que je change tout ça, ce que je ne peux pas faire, parce que c'est de l'argent public ».

Cet extrait montre bien toute l'ambiguïté générée par le statut de Métro : une société privée aux responsabilités limitées, mais dotée d’un financement public. Son cadre réglementaire l'autorise ainsi à intervenir les espaces publics sans obligation de consultation auprès des municipalités et des autres acteurs éventuellement impliqués dans l’aménagement de ces espaces. Ce cadre réglementaire, combiné à une forte capacité financière — justifiée par l'utilité publique de sa mission et le coût des infrastructures — lui confère un poids important en tant qu'acteur urbain. Cependant, pour les autres acteurs impliqués dans les projets d’aménagement de l’espace public, Métro se protège derrière une interprétation conservatrice de son cadre réglementaire afin de minimiser autant que possible son rôle dans les projets

d'aménagement des espaces publics. De ces débats d'ordre juridique émerge une question importante qui n'est toujours pas tranchée : quel rôle Métro doit-il assumer dans l'aménagement urbain des espaces autour des arrêts ? L'analyse des entretiens montre clairement des différences d'interprétation du cadre légal entre Métro et les autres acteurs.

Le cadre réglementaire qui régit Métro, et que les acteurs identifient dans le jargon professionnel comme « la loi Métro », a en effet créé une situation dans laquelle Métro se trouve dans une position dominante face aux autres acteurs. Cette situation se révèle extrêmement complexe à gérer dans l'environnement immédiat de certains nœuds d'échanges, où l'intensité des flux met en exergue des problématiques d'aménagement complexes des espaces publics qui requièrent d'un niveau de coordination élevée entre acteurs, comme c'est le cas du secteur d'étude. « Aujourd'hui, le secteur est absolument dominé par Metro », commente un fonctionnaire de la SECTRA. Ce commentaire résume bien l'opinion partagée par tous les acteurs qui décrivent tous, en effet, dans les entretiens des relations compliquées et déséquilibrées avec Métro. Ils sont ainsi confrontés à une situation dans laquelle Métro impose un chantier sur le site pendant quinze ans sans réelle coordination avec les autres acteurs, et justifie cette situation en avançant des arguments techniques et juridiques. Un fonctionnaire de la Municipalité d'Independencia signale à ce sujet :

« C'est Métro qui décide. Oui, la relation avec Métro est super difficile, parce qu'au fond ils te donnent des explications très techniques mais tous ceux qui travaillent sur ces sujets, on sait bien qu'en réalité ce n'est pas vraiment comme ça ».

Dans la même veine, un fonctionnaire de la SECPLAN de la Municipalité de Santiago indique :

« Métro a ses propres projets, son agenda, sa façon d'avancer, et il est difficile pour une municipalité ou une entité plus petite de modifier quoi que ce soit (...) Ils sont très bons pour résoudre les questions de transport souterrain, mais ils ne se sont jamais préoccupés, ni avant ni maintenant, de leur impact en surface ».

Les acteurs reconnaissent ainsi que Métro est un acteur doté d'une grande capacité en termes d'exécution de projet, mais ils insistent tous sur le fait que Métro se centre surtout sur son



activité et ses projets de transport souterrain. « Ils considèrent leurs interventions jusqu'à la première marche de l'escalier de sortie, ce qui se passe ensuite ne les intéresse pas », commente une représentante de l'Association MLCH. Dans le cadre des travaux de la Ligne 7 du Métro, une nouvelle procédure de consultation est entrée en vigueur au travers du Système d'Évaluation Environnementale (SEA)<sup>70</sup>. Métro a donc, pour la première fois, l'obligation légale de solliciter l'avis des autres acteurs sur les éventuels impacts en surface des travaux qu'il peut mener. Cependant, la plupart des acteurs interrogés s'accordent à dire que, bien que cette nouvelle obligation légale devrait obliger Métro à se préoccuper davantage de l'impact de ses travaux en surface, dans la pratique, cela reste difficile de rivaliser avec un projet de l'ampleur d'une ligne de Métro dont le calendrier répond à des échéances politiques liées au temps des mandats présidentiels.

L'attitude de Métro, que certains acteurs n'hésitent pas à qualifier d'autiste, a des conséquences non seulement sur l'organisation spatiale des flux dans l'espace public, mais également sur le type d'usages qui s'y déploient. Un fonctionnaire du CCEM a été très critique sur ce point. Selon lui, le CCEM aurait tenté sans succès de développer en collaboration avec Métro des projets culturels sur la mezzanine d'entrée ou sur l'esplanade de la Estación Mapocho. Il considère ainsi que Métro n'est pas un acteur urbain proactif sur le secteur d'étude, et qu'il a surtout entraîné une dégradation importante des espaces publics en raison des travaux qu'il y mène. Un ex-directeur de la DA MOP commente également à ce sujet :

« Métro construit 3 lignes différentes en ce moment et je suis sûr que ni l'étude Mapocho-La Chimba ni le projet « Explanada de los Mercados » n'ont servi de cadre de référence pour déterminer l'emplacement des sorties ou pour que leurs travaux d'infrastructures permettent de faire avancer une première étape de ce plan directeur. Il travaille pour son propre compte. Le plus gros investissement qui a été fait sur ce secteur c'est le Métro, et Métro n'a écouté personne d'autre que Métro pour l'exécuter

---

<sup>70</sup> *Sistema de Evaluación Ambiental (SEA)*

(...) Métro a déjà passé 10 ans sur ce secteur et il n'aura laissé qu'une station de métro ».

Dans le cadre des mesures de mitigation de la Ligne 3, Métro a, en effet, accepté d'embaucher le bureau d'études qui avait remporté le concours « Explanada de los Mercados » mais uniquement dans le but de développer une mission de maîtrise d'œuvre des espaces publics qui correspondent au strict périmètre de son chantier actuel sans se préoccuper de la cohérence générale des espaces publics que l'initiative du concours d'origine visait à atteindre. Selon Metro, les travaux de mitigation en surface seront livrés d'ici la fin du chantier de construction de la Ligne 7, prévue pour 2028.

Dans le cadre du nouveau système d'évaluation SEA, Métro développe actuellement une étude des problématiques d'intermodalité liées à la Ligne 7 qui pourrait constituer un premier pas vers une évolution de la position de Métro sur la question des espaces publics. Mais, comme le souligne une fonctionnaire de la Direction d'Infrastructures de la DTPM, Métro est composé de différentes directions qui ne communiquent pas nécessairement entre elles. La direction de projets n'est ainsi pas en charge du suivi de l'étude des problématiques d'intermodalité bien qu'elle soit responsable en dernier ressort des choix budgétaires concernant l'étendue des mesures de mitigation à mener. Au final, les acteurs interrogés ne savaient pas très bien quelle serait la portée des mesures de mitigation que Métro pourrait éventuellement conduire. Ce manque de coordination interne au sein de Métro, auquel s'ajoute un manque de coordination entre Métro et les autres acteurs, est en réalité révélateur d'un problème systémique plus large qui imprègne le cadre d'action des acteurs.

- **Le développement de stratégies et tactiques isolées**

Les entretiens révèlent, en effet, une myriade d'initiatives menées sur le secteur d'étude, de différentes échelles ou nature. Au-delà de leur nombre, qui compte tenu du manque de coordination entre les acteurs constitue en soi un problème, le degré d'autonomie et le niveau de précarité de chacune de ces initiatives sont également problématiques.

Ces initiatives, qui peuvent se décliner sous formes de gestions, d'études ou de projets, ont en général un dénominateur commun : elles émanent toujours d'un acteur spécifique qui prend une initiative de manière isolée. Dans ce cadre, les éventuels partenariats ou

coordinations, toujours précaires, qui peuvent émerger en cours de route répondent à deux types de situation possibles :

- La nécessité de valider une étape administrative qui requiert l'autorisation d'un acteur institutionnel spécifique.
- La volonté de l'acteur qui lance l'initiative de s'associer ou de se coordonner avec d'autres acteurs pour faire avancer le projet.

Le succès d'une initiative dépend ainsi de la nature de cette initiative mais aussi de la position qu'occupe au sein du cadre d'action l'acteur qui lance l'initiative. Les projets s'inscrivant dans le cadre des compétences sectorielles propres à chaque institution ayant en effet de meilleures chances d'aboutir. C'est le cas, par exemple, d'initiatives d'envergure réduite, tel qu'un projet de revêtement, la modification des feux de signalisation, l'ajustement de l'emplacement des arrêts de bus, etc. C'est également le cas pour certains travaux d'infrastructure d'envergure territoriale qui bénéficient d'un certain soutien politique au niveau national, comme par exemple, de l'autoroute Costanera Norte et, plus récemment, les projets de nouvelles lignes de Métro ou la piste cyclable 42K qui ont bénéficié d'un soutien politique important. Bien que ces projets soient complexes, non seulement sur le plan technique mais également en termes de gestion, leur développement suit un parcours institutionnel type qui se structure autour de grandes phases préétablies : la conception, l'investissement, l'exécution et, enfin, l'opération. La phase d'approbation des investissements par le « Ministerio de Desarrollo Social » (MDS)<sup>71</sup> étant la phase la plus critique et la plus standardisée de tout ce processus. Ce parcours administratif, qui selon les acteurs se caractérise par la rigidité d'un processus standardisé à l'extrême, laisse peu de place à une coordination intersectorielle ou entre initiatives. Tout effort de coordination conduit, en effet, à une complexité additionnelle qui pourrait mettre en péril les possibilités d'aboutissement d'une initiative donnée. Dans ce contexte, les acteurs interrogés, centrés sur le développement d'initiatives propres au champ de compétence de leur institution de rattachement, préfèrent développer des stratégies

---

<sup>71</sup> Ministère du Développement Social (MDS)

isolées. Ces situations correspondent au premier type de situation que nous avons évoqué plus haut dans lequel une coordination avec un ou d'autres acteurs peut éventuellement émerger afin de valider une étape administrative spécifique mais sans une volonté réelle d'articuler une vision intersectorielle de l'espace urbain.

Dans le second type de situation mentionnée, d'éventuelles collaborations peuvent avoir lieu. Elles émergent comme stratégie, ou parfois comme tactique de plus court terme, d'un acteur en charge d'une initiative spécifique qui, en général, cherche à favoriser son développement mais ne possède pas la capacité financière ou technique de conduire cette initiative de manière isolée. Dans ce cas, des partenariats stratégiques peuvent être négociés avec d'autres acteurs afin de pouvoir boucler le montage financier ou de réunir les compétences nécessaires à sa mise en œuvre. Dans ce type de situation, chaque acteur aura ainsi tendance à considérer les autres acteurs comme des fournisseurs de services, au gré des opportunités et du contexte spécifique du moment. Un fonctionnaire de la Municipalité de Santiago décrit, par exemple, comment la piétonisation de la rue Puente a été réalisée grâce à une négociation entre la Municipalité de Santiago et la DTPM. La DTPM avait d'abord sollicité à la Municipalité de Santiago la fermeture de la rue Puente afin de fluidifier le transit des bus vers la rue Santo Domingo. Dans un premier temps, la Municipalité de Santiago avait refusé, puis dans un second temps, elle a demandé à la DTPM de financer la piétonisation de la rue en échange de sa fermeture, identifiant dans la demande de la DTPM une opportunité de faire avancer son propre agenda. La DTPM a d'abord refusé de financer les travaux mais, confrontée à la nécessité de résoudre un problème de circulation, a finalement accepté. Cette transaction a permis à la Municipalité de Santiago d'intégrer, sans frais additionnels, la rue Puente dans son projet de piétonisation « Plan Centro » qu'elle conduisait à ce moment. Ce type de transaction est également mené pour des projets de plus grande envergure. Dans le cas, par exemple, du projet « Explanada de los Mercados », selon une représentante de l'Association MLCH, l'initiative avait été dotée à l'origine d'un fond qui se limitait au financement du concours. Afin de justifier et valider les investissements liés à la maîtrise œuvre du projet auprès du MDS, l'Association MLCH avait besoin de conduire une étude de comptage des flux sur le site. C'est dans ce contexte, et face à un besoin particulier, qu'ils ont proposé à la DTPM de devenir partenaire de l'initiative afin de pouvoir financer le comptage des flux. La

DTPM, quant à elle, a accepté, voyant dans cette collaboration une opportunité d'ajuster la localisation de ses arrêts de bus sur le site. Les comptages ont donc bien été effectués, mais, à la suite d'un changement de gouvernement, le projet a été paralysé. A ce sujet, une représentante de l'Association MLCH fait le commentaire suivant :

« Les autorités sont parties. Ça a été une erreur (...) l'équipe qui est restée n'avait aucune idée de l'investissement (...) les têtes sont coupées, mais le cadre institutionnel continue de fonctionner. Si on avait impliqué l'équipe cela nous aurait permis de pérenniser l'initiative comme initiative d'intérêt ».

Selon cette fonctionnaire, le fait d'avoir négocié le projet uniquement avec des personnes qui occupaient des postes politiques a été une erreur stratégique. Avec l'arrivée du nouveau gouvernement en 2018, ces personnes ont été remplacées et les équipes techniques, qui elles sont restées en place mais qui n'avaient pas été associées à l'initiative, n'ont pas pris le relais. Les efforts déployés par l'Association MLCH depuis le début du projet « Explanada de los Mercados » se sont donc avérés infructueux. L'absence de coordination avec Métro au moment du concours ainsi que son montage financier de court terme révèlent une certaine précarité institutionnelle et l'absence d'une vision de long terme qui finissent par compromettre les chances de développement du projet. L'étude « Plan Santiago Camino », élaborée en 2016 par Jan Gehl, a connu le même type de problèmes. L'initiative, développée à l'origine par le GORE RM et pilotée par la suite depuis la DA MOP, est en réalité le fruit d'une initiative personnelle de fonctionnaires de la DA MOP et du GORE RM qui souhaitaient développer un projet avec Jan Gehl. Cependant, à cause de la précarité du montage opérationnel et financier qui dépendait fortement du soutien politique de l'Intendant de la Région Métropolitaine, l'initiative annoncée en grandes pompes s'est finalement limitée à l'aménagement d'un nouveau passage piéton sur le secteur d'étude.

Plusieurs acteurs mentionnent ainsi le calendrier des mandats politiques comme un facteur important de blocage des initiatives. Faisant référence aux budgets alloués au niveau régional aux projets d'aménagement urbain, un fonctionnaire du GORE RM fait le commentaire suivant :

« Ils ont généralement une durée de trois à quatre ans, puisqu'ils sont étroitement liés à la durée du mandat. Les conventions sont des accords entre les différents services, les municipalités... Ici, au Chili, on regroupe les financements, tout le monde met un peu et le projet est monté, mais pour cela, j'ai besoin d'un plan, d'un financement, et de la volonté des personnes qui vont signer, qui représentent l'autorité pendant quatre ans, et qui ne sont pas toujours du même bloc, et il se peut qu'il n'y ait pas d'intérêt à poursuivre ».

Cet extrait montre à la fois l'importance stratégique de la phase de financement du projet et le niveau de complexité qu'elle implique. Le montage financier requiert, en effet, un certain niveau de coordination institutionnelle afin de parvenir à des accords et d'approuver les investissements dans les délais impartis par les mandats politiques. Comme le commente un fonctionnaire du GORE RM, ce cadre est encore plus complexe dans le cas de projets intercommunaux, puisqu'il n'existe pas de ligne budgétaire spécifique pour ce type de projet. Dans ce contexte, les projets qui ont le plus de chances de voir leur financement approuvé sont les projets qui sont conduits par les équipes techniques des institutions puisque celles-ci survivent aux changements politiques. Or, les projets que mènent les équipes techniques correspondent, comme nous l'avons vu plus haut, davantage à des initiatives sectorielles propres à chaque institution sans aborder une approche multidimensionnelle des espaces urbains qui rendrait leurs tâches quotidiennes bien plus compliquées.

La grande majorité des situations identifiées à partir de l'analyse des entretiens correspondent au développement de stratégies isolées. Si, dans certains cas, ces initiatives peuvent effectivement impliquer des collaborations temporaires avec d'autres acteurs, aucune des situations identifiées ne correspond à la construction d'une vision transversale et d'une action coordonnée autour des différentes dimensions qui relèvent de l'aménagement des espaces publics. Cette vision se révèle pourtant essentielle lorsqu'il s'agit d'espaces publics qui accueillent une superposition complexe de flux et de fonctions, comme c'est le cas du secteur d'étude. Pour réussir à mener à bien une initiative dans un cadre d'action complexe, les acteurs se centrent presque plus sur la carte de navigation de leur initiative que sur l'initiative elle-même. Ce constat, loin d'être une nuance mineure, est un élément clé pour comprendre l'action quotidienne et contextualisée des acteurs. En effet, en se concentrant sur la carte de

navigation, ils perdent de vue les différentes dimensions qui composent l'espace même. S'ils sont effectivement capables de décrire et d'identifier ces dimensions, comme nous l'avons montré dans l'analyse des entretiens, lorsqu'ils sont amenés à agir sur cet espace, attrapés dans la complexité d'un cadre d'action fragmenté, ils ne les prennent finalement pas en compte.

- **Une absence de coordination institutionnelle qui conduit à des conflits d'usages spatialisés**

Malgré l'amplitude de surface disponible, l'espace est en réalité fragmenté par les flux de véhicules motorisés. A cet égard, un fonctionnaire de la DDU MINVU fait le commentaire suivant :

« C'est un point très complexe du réseau viaire. Il se situe au début des axes Recoleta, La Paz, et Independencia, donc il y a une concentration de virages qui fait que tout cet espace finit complètement désarticulé (...) La réseau viaire lui-même, est une sorte de réseau de fleuves qu'il faut traverser (...) Cette fragmentation des parcours (en faisant référence aux parcours piétons), parce que le secteur est fragmenté spatialement, me semble complexe ».

Le secteur relève ainsi d'une grande complexité spatiale en raison de l'intensité des flux de véhicules motorisés, de la complexité du réseau viaire associé à ces flux et de l'étroitesse des trottoirs où se concentrent également un flux important de piétons. Cette fragmentation spatiale génère ainsi des conflits entre des flux de nature différente qui se superposent dans l'espace, comme le commente un fonctionnaire de la Municipalité d'Independencia :

« Les flux se croisent et se superposent (...) Je n'ai qu'un seul conflit, et c'est cette zone. C'est ma seule zone rouge. Ma seule zone saturée de toute la commune c'est Independencia et La Paz (...) C'est un point super chaud. En plus, les trottoirs sont déjà de cette taille (...) Au droit du pont La Paz, les gens marchent déjà dans la rue ».

Bien que les acteurs du transport se concentrent davantage sur la question des flux et des enjeux liés au transport public, de manière générale, tous les acteurs soulignent la complexité de la traversée du secteur d'étude à pied, que ce soit dans le sens est-ouest ou nord-sud. Un

membre de l'équipe du projet « Explanada de los Mercados » compare ainsi le secteur à « l'œil du cyclone ». Une fonctionnaire de Métro reconnaît, quant à elle, qu'il faut connaître vraiment bien le secteur pour réussir à le traverser à pied :

« On trouve que c'est un endroit très complexe pour les piétons, vu la quantité de trafic dans toutes les directions, c'est-à-dire, c'est compliqué, ça devient même dangereux de devoir attendre trois feux pour passer d'un côté à l'autre, et chaque feu à des temps différents, et des rythmes différents, donc on n'arrive pas toujours à rassembler tous les piétons qui traversent. Et c'est bien, je ne dirais pas spontané, mais il faut survivre pour pouvoir traverser, un néophyte ne peut pas passer, il faut s'entraîner un peu pour connaître l'espace ».

Ce commentaire d'une fonctionnaire du Métro apparaît presque ironique si on le met en perspective avec les critiques formulées par la grande majorité des acteurs sur la position de Métro et l'impact qu'ont eu les travaux des Lignes 3 et 7 sur les espaces publics du secteur d'étude. A ce sujet, un ex-fonctionnaire de la CORDESAN indique que l'installation du métro dans les années 1990 a nettement amélioré la connectivité du secteur, à ce moment-là « il est apparu sur la carte », mais il signale également le manque de prise en compte à l'époque des problématiques en termes de gestion des flux dans l'espace public que le nœud d'échange allait générer. Pour un fonctionnaire de la Municipalité d'Independencia, cette absence de prise en compte de la part de Métro des flux de surface est encore un problème aujourd'hui. D'après son expérience, Métro n'est pas intéressé par l'impact qu'il génère en termes de flux en surface. Il insiste, en effet, sur le fait que Métro « doit prendre en charge l'espace public dans lequel il intervient et cela signifie non seulement déposer et prendre en charge les gens, mais aussi considérer que ces flux viennent d'un peu plus loin et que lorsqu'ils font quelque chose à Santiago, cela a immédiatement des répercussions sur Independencia et Recoleta ». Un fonctionnaire du CCEM insiste également sur ce point, en soulignant les problèmes de sécurité causés par les travaux de Métro dans l'espace public, entre autres, à la hauteur de la piste cyclable 42K, qui à cause des travaux du Métro, correspond aujourd'hui au seul axe piéton est-ouest, générant des conflits d'usages permanents entre piétons et cyclistes. Cette situation est aussi mentionnée par plusieurs acteurs du MINVU et des Municipalités de Santiago et Independencia qui pointent du doigt des problèmes, non



seulement de conception de la piste cyclable 42K, mais également d'insertion urbaine du projet de Métro.

Aux conflits d'usages entre piétons, véhicules motorisés et cyclistes, se rajoute également la présence d'une intense activité liée au commerce de rue, qui est perçu par plusieurs acteurs comme participant des dynamiques de conflits liés à l'usage de l'espace public. Comme le décrit un fonctionnaire de la Municipalité d'Independencia, cette activité commerciale se déploie le long des principaux axes de flux piétons qui « fonctionnent comme un aimant qui attire les vendeurs de rue » : près des sorties de Métro et le long de l'axe Puente-La Paz. Cette situation est également décrite par un fonctionnaire de la Municipalité de Santiago et par un fonctionnaire de la Direction de planification de la DTPM. « L'espace est conflictuel, il génère des frictions », commente un fonctionnaire de la SECPLAN de Santiago. « Il existe une complexité en surface qui n'est pas bien résolue » signale aussi un fonctionnaire de la SECTRA.

L'analyse des entretiens montre bien, en effet, ce paradoxe d'un espace qui reçoit d'importants flux de transport mais qui, par son statut de nœud d'échange multimodal associé à une activité commerciale, accueille également un flux piétonnier très important. Ces différents flux finissent par se concurrencer dans l'espace, générant un degré élevé de conflit. En réalité, comme nous le verrons ci-dessous, la dichotomie entre transports et piétons structure généralement le discours des acteurs interrogés, ainsi que la vision que chacun projette sur le secteur.

### **5.3.3 L'opposition entre transport motorisé et piétons, une logique séparatiste**

Les acteurs reconnaissent, en effet, le secteur comme un lieu de transport, opposant dans leurs discours deux logiques qui paraissent irréconciliables : d'un côté, l'activité de transport qui engendre une fragmentation de l'espace et, de l'autre, les besoins des piétons qui impliquent d'unifier l'espace. Selon les fonctionnaires du MINVU, le site est aujourd'hui conflictuel en raison de l'existence de ces deux types de fonctions au sein des espaces publics, qui répondent à des logiques d'aménagement qui peuvent être amenées à se contredire.

Cette opposition entre transport et piétons ressort de l'analyse des entretiens comme un élément clé des raisonnements des différents acteurs. Ainsi, les acteurs du transport, tels que la DTPM, SECTRA et Métro, auront tendance à se concentrer sur leur domaine d'action — l'opération du transport — et à intégrer la variable « piéton » comme une conséquence générée par les différents flux de transport. Alors que les autres acteurs auront tendance à considérer l'organisation spatiale du site au travers des flux piétons et à revendiquer l'espace public avant tout comme un espace piéton. Selon le domaine d'action et le type d'institution qu'ils représentent, les acteurs vont donc privilégier une approche centrée soit sur la question du transport soit sur la question des flux piétons, mais ces deux approches se structurent finalement toujours autour d'une logique séparatiste entre transport et piétons, qui sont perçus comme des concepts antinomiques.

Pour les fonctionnaires de la SECTRA, il aurait ainsi été plus efficace de concentrer les échanges multimodaux au sein d'une station aménagée en souterrain, afin d'améliorer les connexions entre les différentes lignes de bus et le Métro sans interférer avec l'espace public en surface. Il s'agit ainsi avant tout de rendre « l'intermodalité plus fluide », comme le décrit une fonctionnaire responsable de la SECTRA, membre du Comité Intermodal. Elle explique, en effet, que les « zones intermodales », c'est-à-dire les zones qui accueillent des échanges multimodaux au sein de l'espace public, ont été récemment reconnues par la SECTRA avec la création du Comité Intermodal. Cependant, tout au long de l'entretien, elle souligne la « complexité en surface du secteur qui n'est pas bien résolue » sans jamais mentionner l'espace public en tant que tel, ni les différents usages qui s'y déploient. Son approche se concentre ainsi sur la gestion des flux de transport sans jamais intégrer les différentes dimensions sociales des espaces publics du secteur d'étude, dimensions qu'elle identifie pourtant clairement au début de l'entretien lorsqu'elle décrit l'identité du secteur, mais qui ne semblent pas imprégner sa pratique d'ingénieure en transports.

De même, une fonctionnaire de Métro met l'accent sur les aménagements routiers qui ont été réalisés autour du projet du Métro pour améliorer la circulation des véhicules motorisés, soulignant que « cela a parfaitement fonctionné ». Bien qu'elle reconnaisse que les travaux affecteront les espaces publics pendant une longue période, son discours se centre plutôt autour d'une justification technique et économique de la durée des travaux sans réellement

mentionner leur impact sur les flux de piétons dans les espaces publics. Au-delà de la portée du cadre légal d'action que Métro tend effectivement à avancer comme argument afin de justifier les limites possibles de son action en surface, il est intéressant de noter que, dans le cadre d'une action revendiquée comme limitée, Métro concentre ses efforts sur l'amélioration des flux véhiculaires associés au transport public motorisé plutôt que sur l'organisation des flux piétons. Ce point a été souligné par plusieurs acteurs, tant au niveau municipal que ministériel, lors des entretiens.

Ce manque d'intégration de l'expérience des piétons ressort également des entretiens avec les fonctionnaires de la DTPM. Certains d'entre eux peuvent reconnaître que les flux de piétons ne sont pas bien résolus dans le secteur et élaborent même un diagnostic clair des problèmes. C'est le cas, par exemple, d'une ex-fonctionnaire de la Direction d'Infrastructures de la DTPM qui fait le commentaire suivant :

« Finalement la congestion routière est telle qu'elle entrave la circulation des piétons. C'est-à-dire que c'est un endroit où, pratiquement 2 heures par jour, il y a une sorte d'embouteillage, et un excès de véhicules motorisés (...) on donne trop la priorité aux voitures et pas assez aux piétons ».

Malgré cette reconnaissance des problématiques liées aux flux piétons, une relation dichotomique et compétitive s'établit toujours dans leur discours entre la dimension du transport et celle des piétons. Ils ont, en effet, tendance à se concentrer sur une gestion technique des flux motorisés qui a pour but avant tout d'améliorer le service et l'opération du transport public. Leur perception de l'espace public se réduisant ainsi à un espace géométrique et technique qui ne tient pas compte des pratiques sociales présentes au sein de l'espace public, ni même de l'expérience du piéton en tant qu'usager du système de transport. Cette position, centrée sur l'opération du réseau de bus, conduit ainsi l'un des fonctionnaires de la Direction de Planification de la DTPM à estimer que le projet de Métro « n'a pas été si perturbant », démontrant une absence préoccupante de contextualisation dans son raisonnement.

Des entretiens menés auprès des acteurs du transport, on peut également mentionner la description que fait du secteur un fonctionnaire de la SECTRA, en charge de la promotion et développement du vélo, qui le décrit en ces termes :

« Il faut définir la vocation de ce quartier. S'il s'agit d'un quartier dont la vocation réside davantage dans la perméabilité entre les deux rives et le fleuve ou s'il s'agit d'un lieu où les quelques espaces existants sont liés à la fonction de déplacement. A priori, il ne me semble pas que l'un des deux soit plus important que l'autre car l'importance de ce quartier est duale. Il est clair que nous devons trouver un point d'équilibre, de coexistence ».

La perméabilité entre les deux rives est une dimension que ce fonctionnaire associe dans son discours à la continuité des parcours piétons entre les deux rives, continuité qui n'est aujourd'hui pas assurée sur le site. Bien qu'il identifie la dimension de transport et la dimension piétonne comme des composantes clés du secteur d'étude, en les situant dans un rapport « dual », il continue à séparer conceptuellement ces dimensions, qui requièrent donc d'être articulées, afin de rechercher « un point d'équilibre ».

Cette dualité, pour reprendre l'expression du fonctionnaire de la SECTRA, entre transport motorisé et piétons, est assumée à des degrés différents de conscience, par les différents acteurs interrogés. La vision qu'ils ont du secteur dépend finalement de leur position par rapport à ces deux dimensions qui sont mises en tension. Chaque acteur positionne ainsi son curseur en fonction de l'institution qu'il représente. Comme nous l'avons vu, les acteurs du transport ont tendance à ne pas intégrer la dimension piétonne dans leurs actions, et à l'inverse, les autres acteurs « évitent la question du transport », pour reprendre l'expression d'une représentante de l'Association MLCH qui possède également une expertise professionnelle dans le domaine du transport public motorisé.

Bien qu'ils soient minoritaires, certains des acteurs interrogés ne s'inscrivent pas de manière aussi nette dans cette vision dichotomique entre transport motorisé et piétons. En général, ce sont des urbanistes qui, grâce à leur parcours professionnel, ont développé une certaine expertise en matière de transport, ce qui leur permet d'articuler la dimension du transport avec celle des piétons, en construisant une vision du secteur qui semble effectivement plus

complète. C'est le cas, par exemple, d'un fonctionnaire de la Direction de Mobilité de la Municipalité de Santiago, en charge des modes doux — piétons et vélos — et qui fait le commentaire suivant :

« Notre objectif est de récupérer l'espace et que les gens puissent l'occuper. Mais oui, en donnant la priorité au transport public et à la marche. Et évidemment en ayant des circuits vélo qui peuvent se connecter tout en évitant un peu les flux de piétons ».

Cette idée est également partagée par une représentante de l'Association MLCH qui, d'une part, a une vision très critique des acteurs qui trouvent que le secteur est doté d'une bonne accessibilité sans se pencher sur l'expérience réelle des personnes dans l'espace. « L'accessibilité piétonne est le système d'accès au réseau de transport public », souligne-t-elle. D'autre part, selon cette même représentante, le concours « Explanada de los Mercados », organisé par l'Association MLCH, s'est concentré sur la conception de l'espace public sans résoudre la question du transport, question centrale à ses yeux. Se référant aux propositions d'aménagements présentées au moment du concours, elle fait ainsi le commentaire suivant :

« En termes de mobilité, les propositions étaient faibles. Elles étaient intéressantes en termes d'espace public, mais c'est comme un point faible typique que nous, les architectes, nous avons pour la conception d'espaces verts et d'esplanades, mais qui finalement ne parviennent pas à nourrir ou à activer les espaces, ou à couvrir les besoins réels (...) aucun projet ne s'est attaqué au problème du transport. Ils l'ont tous évité et le pire que l'on puisse faire dans ce type de concours c'est d'imaginer un grand espace public sans bus parce qu'il y en aura de toute façon ».

Concernant l'idée d'aménager un pôle d'échanges souterrain pour libérer l'espace public, elle fait le commentaire suivant :

« Même s'ils passent par en dessous, ils vont devoir sortir quelque part, ils vont devoir entrer et cela va générer des impacts qu'il faut aussi évaluer et mesurer. Si on propose de libérer les rues en surface, ce à quoi je peux être très favorable, je ne dis pas non, je crois qu'une restructuration du secteur est nécessaire, mais la pire chose que l'on

puisse faire est de ne pas reconnaître ni d'intégrer dans le projet l'impact qu'aurait la réduction de la capacité, la suppression des bus ».

A ses yeux, la proposition qui a remporté le concours était une proposition satisfaisante en termes de conception de l'espace public, mais, tout comme les autres propositions, elle n'abordait pas le problème central du transport. Cette opinion est partagée par un fonctionnaire de la Municipalité d'Independencia, qui reconnaît également que la proposition gagnante était très intéressante en termes de liaison piétonne entre les deux rives, mais sans considérer la question du transport, ce qui posait problème. Il conclut cependant, avec une certaine ironie, « pour moi, ce serait la chose la plus agréable... je fais une très grande supposition... mais rendre certaines rues piétonnes, des rues complètes ». Ainsi, bien qu'il parte du principe que la question du transport doit être prise en compte dans l'aménagement des espaces publics du secteur, il la considère néanmoins comme une externalité négative qu'il serait préférable, dans un monde idéal, de ne pas avoir à gérer dans l'espace public, sans jamais considérer l'activité de transport comme un élément qui participe des pratiques sociales présentes dans ces espaces.

Cette vision du transport considéré comme une externalité négative pour les espaces publics et les piétons ressort ainsi de manière récurrente de l'analyse des entretiens et constitue un élément clé pour comprendre à la fois le niveau de fragmentation des espaces publics ainsi que les conflits qui s'y produisent. L'analyse des entretiens montre, en effet, des dynamiques de compétition entre acteurs qui cherchent tous à récupérer l'espace, soit comme espace de transport soit comme grand espace piéton, en fonction des objectifs et compétences de leur institution de rattachement. Un ex-directeur de la DA MOP fait ainsi le commentaire suivant :

« Je pense que le principal défi urbain est de transformer cet espace en une esplanade, que ce ne soit pas juste deux trottoirs reliés par un pont qui traverse un fleuve et une autoroute. Le défi consiste à le transformer en un espace public dégagé. Donc, le principal défi consiste à cacher la structure de transport, à faire en sorte que tout passe par en dessous et que l'on dispose d'un grand espace pour contempler le fleuve vers l'est et l'ouest, pour rendre visibles les bâtiments qui ont une valeur patrimoniale, pour que cela devienne un espace ayant une valeur ».

Il poursuit ensuite en ces termes :

« Récupérer l'espace pour les personnes, enlever les bus, enlever les bus, s'il y a 3 lignes de Métro, que le transport public se limite à cela, essayer d'emmener le transport public à un autre endroit, le cacher (...) Les gens réalisent beaucoup de connexions, mais ils ont tué l'espace. La mobilité a tué l'espace ».

L'analyse des entretiens montre ainsi une certaine tendance des acteurs à vouloir simplifier les problèmes. En effet, face à une complexité du site qui paraît presque ingérable, un besoin de tranquillité — de faire le vide — émerge dans les propositions d'aménagement de l'espace public. Un ex-fonctionnaire de la DDU MINVU reconnaît ainsi que le premier projet d'aménagement d'une esplanade dans le cadre des célébrations du Bicentenaire du Chili, n'a pas pris en compte la question des flux liés au transport, l'objectif principal étant la création d'un nouveau grand espace piéton. De même, en ce qui concerne le concours « Explanada de los Mercados », une membre de l'équipe gagnante commente : « À mon avis, ce qui s'est passé est une fragmentation progressive de ce lieu, toujours en faveur du transport et au détriment de l'espace public ou de l'espace piéton ». Bien qu'elle reconnaisse, comme tous les acteurs, qu'il s'agit d'un lieu lié au transport, elle le décrit plutôt comme « un espace encerclé par le transport ». Face à ce constat d'un espace fragmenté par le transport, le projet d'aménagement proposait de concentrer l'ensemble de l'exploitation des bus à l'angle de l'avenue Independencia et Santa María, sur la rive nord. Ce choix permettait, en effet, de libérer l'ensemble de l'espace public de la rive sud jusqu'au rive du Mapocho et de « rétablir la continuité de l'axe » (en référence à l'axe ouest-est formé par les parcs de la rive sud). L'idée était ainsi de gagner de l'espace pour les piétons en supprimant le transport sans reconnaître que nombre de ces piétons sont eux-mêmes usagers du système de transport.

Pour la majorité des acteurs, la continuité de l'espace piéton s'oppose ainsi à la fragmentation de l'espace de transport. Gagner de l'espace par rapport au transport pour assurer une continuité des espaces piétons devient donc le fer de lance des acteurs qui militent en faveur des espaces piétons. Ce groupe d'acteurs est plutôt composé par les fonctionnaires des Municipalités, du GORE RM, et du MINVU, ainsi que par les équipes de consultants qui peuvent être amenés à élaborer des propositions d'aménagement des espaces publics. « Le

transport hypothèque une grande partie de l'espace public piéton (...) Nous devons commencer à négocier l'espace », déclare une membre du projet Mapocho 42K UC. Selon elle, cette négociation devrait se faire de préférence à partir du point de vue du piéton afin de « libérer la zone le long du fleuve du transport et du commerce informel », identifiant ainsi le transport et le commerce de rue comme des externalités négatives.

Tel que nous indiquent un ex-fonctionnaire de la CORDESAN et un fonctionnaire de la DDU MINVU, privilégier l'expérience du piéton est une question qui a émergé au début des années 2000 et qui s'est consolidée au cours de la dernière décennie. Auparavant, la priorité était de résoudre les problèmes de congestion du trafic qui n'ont cessé d'augmenter depuis les années 1980. La reconnaissance de la rue comme espace public — et non plus comme espace dédiée au seul trafic motorisé —, a accompagné l'émergence du piéton dans le débat urbain et s'est construite autour d'une vision séparatiste entre transport et piétons. Ainsi, d'une part, les acteurs traditionnels du transport n'ont pas encore intégré la dimension du piéton dans leur pratique et, d'autre part, les acteurs qui défendent cette dimension du piéton ont tendance, pour la plupart, à percevoir le transport comme une composante perturbatrice de l'espace public. Mais finalement que se cache-t-il derrière cette logique séparatiste ?

#### **5.3.4 La construction d'une vision polarisée et binaire de l'espace public**

L'analyse des entretiens aux acteurs montre que, derrière cette logique séparatiste entre transport et piétons, émergent en réalité deux visions de l'espace qui sont en concurrence et sur la base desquelles se structurent les différentes initiatives menées par les acteurs. Nous qualifierons ces deux visions de *techniciste* et *romantique*.

- **La vision techniciste**

La vision *techniciste* vise ainsi à gérer efficacement les flux piétons. Dans cette vision, la marche se réduit, en effet, à des flux auxquels sont appliqués des critères d'efficacité et de fluidité comme tout autre mode de transport. Les problématiques de mobilité sont ainsi réduites à des discussions éminemment techniques centrées sur la gestion des flux. L'espace public est ici considéré comme une infrastructure dédiée à rationaliser les flux dans la ville,



et non comme un espace qui accueille et se construit autour des diverses pratiques sociales liées à la mobilité.

L'espace devient ainsi un espace géométrique et fonctionnel, une surface qui reçoit des flux qu'il faut ordonner et hiérarchiser afin de faciliter et maximiser les temps de parcours et la fluidité des trajets. Les tracés, les virages, la synchronisation des feux de circulation et des traversées aux passages piétons deviennent donc des questions essentielles. Une ex-fonctionnaire de la Direction de Planification de la DTPM fait remarquer à ce sujet :

« On donne plus de feux verts aux voitures et très peu aux piétons (...) au mieux, on essaie d'égaliser en quelque sorte, parce qu'il y a des hordes de piétons qui veulent traverser, mais les aménagements ne sont pas toujours à la hauteur (...) c'est quand même un lieu intermodal super important pour la ville, mais il n'est pas bien résolu ».

De nombreux acteurs reconnaissent ainsi l'espace public comme un nœud d'échange dans lequel les modes de transport interagissent mais ils ne mentionnent pas la figure du piéton. C'est, par exemple, le cas d'une fonctionnaire de la SECTRA, membre de Comité Intermodal, qui fait le commentaire suivant :

« Actuellement, dans la réglementation, les stations intermodales sont définies comme des enceintes où différents modes de transport interagissent. Par exemple, ici à Cal y Canto, nous ne disposons pas d'une enceinte à proprement parler où les bus entrent et interagissent avec le Métro, mais il s'agit tout de même d'une zone d'intermodalité très forte, qui est une des situations prises en compte dans ce plan d'intermodalité que nous développons. En d'autres termes, il peut s'agir d'un quartier ou d'un secteur de la ville où deux ou plusieurs modes de transport interagissent fortement. L'idée est de rendre l'intermodalité plus fluide ».

Pour ces acteurs qui perçoivent les flux piétons au travers du seul report modal, l'espace public se limite ainsi à un espace dédié aux flux. La marche n'est pas en soi considérée comme une activité qui peut générer des pratiques sociales dans l'espace. Ils la perçoivent plutôt comme un simple flux de transport à gérer. En restreignant leur vision de l'espace public à un espace dédié à la gestion des flux, ils restreignent également leur vision de la mobilité à une question fonctionnelle et technique.

- **La vision romantique**

La vision *romantique* cherche, quant à elle, à créer des espaces liés à la promenade dans lesquels prédomineraient des pratiques contemplatives ou de loisirs, que l'on peut associer à la figure du flâneur urbain de Benjamin (2005) ou à l'image d'un espace public pacifié de Zukin (2010).

Dans cette vision, les transports et les flux piétons associés à ces derniers sont invisibilisés au profit d'une vision idéalisée de l'espace public, qui se rapproche du concept du jardin public ou du parc urbain, liés aux loisirs et à la flânerie. De la même manière que la vision *techniciste* élude en grande partie la question de l'espace public, la vision *romantique*, quant à elle, élude en grande partie la question des flux en se concentrant sur des vitesses et des rythmes de marche plus lents qui répondent à des logiques de parcours piétons plus diffus.

Il s'agit ainsi de consolider un grand espace public piéton, une esplanade, qui assure une continuité piétonne le long du fleuve, entre le Parque Forestal et le Parque de los Reyes. Comme le mentionne, à titre d'exemple, une fonctionnaire du CMN :

« Il faut essayer d'en faire un parc avec le fleuve à côté, comme un secteur consolidé pour la ville, ou un espace public bien consolidé, facile d'accès, facile à parcourir et qui, dans le fond, offre à la ville un lieu de permanence ».

Cette idée de créer un espace vert revient dans plusieurs entretiens, mais elle est toujours évoquée avec un certain détachement vis-à-vis des problématiques liées à la présence du nœud d'échange. « Libérer le secteur du bord du fleuve est une dette historique » déclare une membre de l'équipe Mapocho 42K UC faisant référence à la fois au transport et au commerce informel, et poursuivant en ces termes :

« Cette coulée verte se voit coupée par cet espace qui est dur, qui est beaucoup plus installé dans les pratiques de mobilité, et ensuite il y a ce magnifique parc des années 90, qui s'installe à nouveau, alors la question est, quel type d'infrastructure verte va apparaître là (...) Cette mobilité aujourd'hui est très dure (...) Il faudrait que le transport reconnaisse simplement qu'il passe par un nœud urbain piéton, cyclable, d'un autre type, comme c'est le cas au niveau de la Plaza de Armas. A la Plaza de

Armas des bus passent, des voitures, des piétons, des cyclistes, et pourtant l'espace urbain reconnaît cette autre dimension ».

Cette comparaison entre le nœud d'échange de Cal y Canto et la Plaza de Armas reflète une certaine méconnaissance de la complexité des opérations de connexions d'un nœud d'échange de l'envergure de Cal y Canto, qui est un nœud structurant du réseau de transport métropolitain. En effet, pour elle, il ne s'agit pas tant de résoudre l'insertion urbaine d'un nœud de transport, mais plutôt de reconnaître la dimension du piéton comme supérieure à toute autre dimension, alors même que cette dimension du piéton est au centre des enjeux liés au nœud d'échange et aux flux qu'il engendre. Cette vision se reflète dans le projet gagnant du concours « Explanada de los Mercados », dans lequel, comme nous l'avons déjà mentionné, il est proposé de concentrer l'ensemble des arrêts de transport public dans un espace dédié sur la rive nord sans avoir préalablement mené une étude sur les flux associés aux opérations d'échange modal entre les différentes lignes de bus et le Métro. À ce sujet, une membre de l'équipe du projet gagnant du concours « Explanada de los Mercados » fait le commentaire suivant : « nous avons toujours vu cela comme une extension du Parque Forestal et notre projet vise à augmenter la part d'espace vert ».

Cette référence au Parque Forestal, mentionnée par plusieurs acteurs, n'est pas anodine au regard du contexte dans lequel le parc a été construit il y a un siècle et que Castillo (2011 ; 2014) analyse de manière détaillée dans sa thèse. Comme nous l'avons mentionné précédemment, en installant de nouveaux espaces de loisirs et de promenade dans la ville, le Parque Forestal a, en effet, été développé comme une opération de modernisation et de contrôle de l'espace public par la classe aisée chilienne de l'époque. Que cela soit fait de manière consciente ou non, les projets ou les visions des acteurs qui cherchent à créer une continuité entre le Parque Forestal et le Parque de los Reyes se situent dans cette projection d'une vision idéalisée de ce que devrait être la rive sud. « Libérer les berges était une dette historique, parce que la vente informelle est une chose, mais l'appropriation informelle en est une autre », explique une membre de l'équipe Mapocho 42K UC, en parlant des vendeurs ambulants installés sur la rive sud du fleuve, le long de la piste cyclable 42K. En suivant le même raisonnement, une membre de l'équipe gagnante du projet « Explanada de los Mercados » fait le commentaire suivant :

« Imaginez la récupération de l'espace public dans tout le secteur. La composante humaine, en fin de compte, le multiculturalisme qui y existe et tout le travail social qui peut y être fait, également la partie sécuritaire, c'est-à-dire une conception qui envisage, en fin de compte, d'améliorer la sécurité du lieu... ».

Concernant la manière dont le commerce de rue a été intégré dans la proposition du concours, elle fait également le commentaire suivant :

« Écoutez, je ne me rappelle pas exactement comment ça avait été abordé dans le cahier des charges. Je ne me souviens pas s'ils ont été identifiés dans la participation citoyenne. Je ne me souviens pas vraiment s'il y avait quelque chose de spécifique sur le commerce de rue (...) En gros, ce que nous avons proposé, c'est un aménagement qui n'encourage pas l'installation du commerce de rue partout. Et que la matérialité du projet soit pensée pour soutenir de la meilleure façon possible ceux qui allaient de toute manière s'installer (...) On s'est dit : vous savez quoi, toute cette vie qui est plus reliée au marché, emmenons-là sur la rive nord pour promouvoir cette activité le long de l'avenue Santa María, au bord du fleuve. C'est-à-dire parallèle au fleuve dans toute cette méga-zone verte que nous allons former. Vous voyez ? Et faisons que la rive sud ressemble un peu plus à un parc ».

Bien que le projet porté par l'équipe gagnante proposait de créer une certaine continuité entre les deux rives, qui leur a d'ailleurs permis de remporter le concours, la proposition concentre en fait les usages perçus comme des externalités négatives sur la rive nord. Le transport et le commerce de rue se retrouvent ainsi rejetés de l'autre côté du fleuve. Un choix qui permet d'établir une séparation fonctionnelle claire entre les deux rives, et de « domestiquer », selon ses propres termes, le commerce de rue en le limitant à un secteur spécifique sur la rive nord face à La Vega. L'objectif principal est ainsi de dégager le trottoir sud et de créer un grand espace public, « une méga-zone verte », scénario, qui renforce la rive nord comme l'arrière-cour historique de la rive sud.

La vision *romantique* ne se concentre donc pas uniquement sur la continuité entre les parcs. Elle se caractérise surtout par la volonté de créer des espaces piétons pacifiés dédiés uniquement à la flânerie, la promenade et les loisirs, c'est-à-dire des activités orientées à des

usages de l'espace que l'on pourrait qualifier de pittoresques. Un fonctionnaire de la Direction de Mobilité de la Municipalité de Santiago fait ainsi le commentaire suivant :

« Je ne suis pas architecte, mais je sais que les trottoirs doivent être récupérés. Ils sont sous-utilisés. L'esplanade du Mercado Central, par exemple, si vous me demandez, j'adorerais que, par exemple, El galeón et les autres restaurants puissent sortir leurs tables à l'extérieur avec de l'éclairage, et peut-être une scène là-bas, où quelqu'un pourrait jouer pendant que les gens mangent en sécurité (...) par exemple, le soir, avec un très bon éclairage, et avec quelqu'un sur une scène qui joue de la musique comme de la Bossa Nova, et que les gens mangent, avec une présence de sécurité, je ne sais pas, et gagner ces espaces. Par exemple, il y a quelques bancs ici, et la seule chose qu'ils y font, je sais que les gens s'assoient, mais beaucoup de gens boivent là. Alors comment donner une autre utilisation à cet espace qui est géant et qui est beau, qui pourrait être très agréable. Par exemple, le Mercado aussi, bon ça ne dépend pas de la mobilité, mais c'est un endroit qui vend des poulets ou des œufs, donc peut-être que ça pourrait être quelque chose d'autre... d'identitaire, disons ».

Il semble ici légitime de se demander à quelle identité fait référence ce fonctionnaire à la fin de l'extrait. Cet extrait est, en effet, l'un des plus illustratifs de cette vision *romantique* qui émerge de l'analyse des entretiens et qui révèle à quelle point cette position peut être contradictoire. D'une part, le fonctionnaire mentionne l'identité du secteur, mais imagine un espace contrôlé, au sens de la sécurité, avec des musiciens jouant de la Bossa Nova. Il n'apprécie pas l'offre commerciale des petits commerces aux abords du Mercado qui reçoivent pourtant de nombreux clients. La question se pose alors de la validité de cette vision *romantique* et de son niveau de cohérence avec l'identité du lieu et les pratiques sociales présentes au sein des espaces publics.

Le transport et les espaces piétons sont ainsi mis en compétition par les acteurs autour de deux visions polarisées de l'espace public. Cependant, aucune de ces deux visions, que ce soit la vision *techniciste* ou la *romantique*, ne repose sur les pratiques réelles des personnes dans l'espace. Les acteurs centrés sur leur pratique professionnelle quotidienne et la gestion propre aux sujets de compétence de leur institution de rattachement, au sein d'un cadre

d'action complexe, peinent à reconnaître la nature réelle des pratiques et usages qui se déploient au sein des espaces publics. La vie quotidienne du lieu, son métabolisme — composé des usages et des pratiques formelles et informelles liés à la mobilité — est ainsi invisibilisée au profit d'une pensée « hors-sol » de l'espace qui tend à le réduire à sa fonction de nœud d'échange du réseau ou à son possible potentiel de grand espace piéton dédié à la flânerie.

Ce constat ouvre également la réflexion sur la place de la marche, non seulement comme mode de rabattement du système de transport, mais comme un mode de déplacement en soi, associé à des pratiques individuelles et des usages dans l'espace public, notamment aux abords des nœuds d'échanges. Dépassant une vision structurée autour des positions dichotomiques identifiées, cette thèse invite donc à considérer la mobilité comme associée à de multiples pratiques sociales qui sont constitutives de l'espace public et donc de la considérer, comme nous le verrons dans le chapitre de conclusions, comme un recours disponible pour l'aménagement de ces espaces.

## Conclusions générales

Au travers de l'analyse des processus de production des espaces publics aux abords d'un nœud d'échange structurant du réseau métropolitain de transport de Santiago du Chili, le secteur Cal y Canto, cette thèse a interrogé les éventuels écarts entre les actions, représentations et projections des acteurs impliqués dans l'aménagement de l'espace, et les pratiques d'appropriation de l'espace par les personnes. Son ambition ne se limitait pas pour autant à simplement identifier ces écarts. Il s'agissait surtout de comprendre quels sont les facteurs qui les expliquent et quelles conséquences ces écarts ont-ils sur l'espace même. Ainsi, ce travail s'est centré dès le départ sur la question de la mobilité, mais abordée au travers de ce qu'elle révèle de la production d'un espace donné, ce qui constitue la première originalité de la thèse.

L'entrée par la question de la production de l'espace a structuré non seulement notre positionnement théorique mais également nos choix méthodologiques, la construction de notre terrain, ainsi que les différentes analyses qui ont été menées. Il s'est ainsi agi de construire une recherche située spatialement qui permette d'articuler une approche relationnelle sur la question de l'espace public avec une approche pragmatique des jeux d'acteurs. Notre terrain s'est donc construit comme un élément constitutif du processus de problématisation, dans le cadre d'une approche résolument inductive et qualitative. Cette approche s'est structurée autour de trois principales décisions méthodologiques : se centrer sur un seul cas d'étude afin d'approfondir les singularités propres à un espace donné ; inscrire l'analyse de la production de cet espace dans sa temporalité longue ; et enfin, croiser l'analyse urbaine du site avec des observations des pratiques sociales dans l'espace et des entretiens avec les acteurs. Ces décisions impliquaient de mobiliser en parallèle différents supports et catégories d'analyse sur un même cas d'étude ce qui constitue la deuxième originalité de cette thèse.

À partir de ces considérations et des premières analyses de terrain, nous avons formulé notre hypothèse de travail, qui s'est formulée autour de l'absence de reconnaissance de la part des

acteurs institutionnels des pratiques de mobilité en tant que pratiques constitutives de l'espace public, appréhendé comme espace social. Cette absence de reconnaissance conduit ainsi, comme nous l'avons montré, à une invisibilisation de l'espace même, à sa fragmentation, et empêche l'émergence d'un lieu conçu, pratiqué et vécu comme un espace public commun, multifonctionnel et partagé autour de divers usages et pratiques.

Dans ce chapitre de conclusion, nous reviendrons sur les principaux résultats de notre recherche et leur articulation avec notre positionnement théorique. Le contexte particulier du secteur Cal y Canto, et sa conceptualisation en tant que cas d'étude dans le cadre de notre recherche, se sont révélés particulièrement pertinents pour identifier les principaux facteurs qui éclairent les processus de production des espaces publics du secteur. Nous avancerons ensuite vers une discussion sur les apports méthodologiques et théoriques de la thèse dans le cadre d'une approche relationnelle et située sur la question de l'espace. Nous terminerons enfin sur la question des processus de co-construction entre espace et société et leur incorporation au sein de ce que l'on nommera une *pragmatique située de l'espace public*, qui émerge comme dimension clé des conclusions de la thèse, ouvrant la voie à de nouvelles pistes de recherche possible dans le futur.

### **Les enseignements tirés de notre cas d'étude, le secteur Cal y Canto**

« On est passé d'être un pays qui n'avait besoin que d'infrastructures routières et d'infrastructures très basiques, à un pays qui a besoin d'infrastructures un peu plus spécifiques, de meilleure qualité, et soudain quelqu'un dit "mais pas seulement les infrastructures, aussi l'espace public" et cette idée commence à prendre, mais elle a aussi tendance à devenir frivole, comme si un espace public de qualité se limitait à une image léchée où les familles s'habillent de manière plus élégante que nous, et promènent les bébés dans un parc magnifique, et comme si cela allait changer leur vie, [...] La vie quotidienne des gens est affectée pour des raisons très différentes que d'aller une fois par semaine dans un parc nickel. Donc, je pense que pour être en phase avec les citoyens et finalement avoir leur soutien politique il faut regarder leur expérience quotidienne, [...] si je peux au moins leur donner un peu de dignité, et la qualité de l'espace public fait partie de cette dignité, et alors ce n'est pas juste pour le



plaisir, ni pour faire quelque chose de symbolique, ou de contemplatif, c'est parce que cela à avoir avec le bien-être. L'espace manque de dignité. (...) Si ton offre n'est que formelle, que de la qualité, si tu passes du béton apparent au béton poli, ou si tu passes d'une lumière au sodium à une lumière LED de 3200K, ils s'en foutent, et on a vu ça plusieurs fois à Santiago : réaménagement de l'espace, OK, et on voit apparaître les mêmes logiques de commerce de rue, de prostitution, quand elles existent. On pense avoir amélioré les choses mais on les a juste enveloppées avec un emballage plus chic, rien d'autre. Ce sont des cultures, ce sont des quartiers avec une culture, avec une identité forte, et ça ne sert à rien de les critiquer ou de les juger, ni de prendre parti en leur faveur, ni le truc romantique du Chili profond et toutes ces choses. Ce qui est intéressant quand on s'approche et qu'on regarde quelque chose de culturellement aussi fort, c'est que la personne qu'on regarde, la personne qui te regarde, va toujours te regarder et te dire "c'est pas vraiment comme ça que ça marche" ».

(Extrait d'entretien réalisé à un fonctionnaire de la DDU MINVU dans le cadre de la recherche).

Dans cet extrait d'entretien, un fonctionnaire de la DDU MINVU s'interroge sur l'approche des acteurs sur les questions d'aménagement des espaces publics en projetant un espace idéalisé en décalage avec les pratiques quotidiennes des personnes. « L'espace manque de dignité », nous dit-il, argumentant qu'il faudrait partir des pratiques et de la culture locale, c'est-à-dire de la dimension sociale de l'espace dans son déploiement quotidien. Situait sa réflexion dans le contexte actuel des questions urbaines au Chili, il définit également dans l'entretien les expériences et les pratiques des personnes dans l'espace comme une « unité de mesure ». Ses propos sur le secteur d'étude ont cela d'intéressant qu'ils font référence à un espace public dans lequel les pratiques des personnes sont intrinsèques à l'identité sociale et culturelle du lieu, argumentant que de simples solutions formelles ou normatives qui ne prennent pas en compte ces dimensions multiples et complexes du quotidien ne peuvent aboutir.

Le travail de contextualisation et conceptualisation du cas d'étude que nous avons mené a, en effet, permis d'identifier ces multiples dimensions qui caractérisent un secteur étroitement lié à la construction non seulement urbaine, mais aussi culturelle et symbolique de Santiago.

Cette première partie du travail de recherche a été essentielle dans la construction de notre argumentaire. Au-delà de la définition des enjeux urbains liés aux espaces publics du site, elle a surtout permis de stabiliser une définition du cas d'étude découlant d'une approche relationnelle de l'espace, qui dépasse la simple fonction de nœud d'échange du secteur.

Comme nous l'avons vu, le secteur occupe, en effet, une position symbolique d'espace de transition entre les deux rives du fleuve Mapocho qui constituent, non seulement une limite géographique et fonctionnelle, mais également culturelle. Alors que sur le papier, il semble posséder toutes les caractéristiques et le potentiel d'un grand espace public emblématique qui pourrait revendiquer une visibilité aussi forte que d'autres espaces de la ville, comme la Plaza de Armas, il s'inscrit en réalité dans un autre récit, celui de la quotidienneté, de l'infra-ordinaire pour reprendre l'expression de Pérec que nous avons déjà mentionnée plus haut. Ce caractère d'espace frontière et d'espace infra-ordinaire du secteur le rend propice à accueillir de multiples fonctions et pratiques d'appropriation spatiale formelles et informelles.

Cet espace public sous pression s'est ainsi complexifié au fil du temps. Soumis à une intensité d'usages et de fonctions, il se modifie de manière continue au gré des évolutions qui jalonnent l'histoire urbaine de la ville de Santiago. Cependant, malgré ces constantes évolutions, l'identité première du site persiste : celle d'un lieu qui se trouve dans une position de transition entre les deux rives du Mapocho, au sein duquel les espaces accueillent depuis toujours des flux quotidiens de transports et des usages commerciaux qui s'inscrivent dans des logiques d'échanges à la fois locaux et métropolitains. Le secteur d'étude cristallise ainsi un enjeu primordial d'articulation entre mobilité et espace public qui fait partie intégrante de son histoire. Or, il est frappant de voir à quel point ces pratiques et usages liés à la mobilité quotidienne des personnes, qui se déploient historiquement au sein des espaces publics du secteur, ne sont pas réellement pris en compte par les acteurs de l'aménagement comme pratiques constitutives de l'espace même.

Notre travail de recherche s'est ensuite concentré sur la nature des écarts entre la représentation des espaces par les acteurs institutionnels et les pratiques d'appropriation de l'espace par les usagers. Dans la perspective de l'approche relationnelle, il s'agissait de

rendre compte des modalités de production de l'espace en appréhendant, d'un côté, les représentations et les dispositifs d'aménagement des acteurs et, de l'autre, les pratiques spatiales des différents usagers des espaces publics de notre secteur d'étude. Le cadre analytique fourni par l'approche relationnelle, qui envisage l'espace au sein d'un processus de co-construction entre espace et société, nous a ainsi permis d'identifier les facteurs qui illustrent et expliquent notre hypothèse tout en apportant un éclairage sur les processus de production des espaces publics propres à notre cas d'étude.

Nous avons montré que la multiplicité de lectures de l'espace de la part des acteurs comme des usagers met à mal une définition purement fonctionnaliste du lieu. La multiplicité de rapports hétérogènes à un espace complexe nous invite ainsi à le considérer comme un espace non-statique, aux contours changeants, qui requiert d'une observation plus fine des pratiques qui s'y déploient. Cette observation a permis de révéler l'existence d'une intensité d'usages hétérogènes liés à la mobilité qui se déploient au sein de cet espace fragmenté. La sensation d'amplitude de l'espace contraste ainsi avec des situations de forte congestion. L'espace se compose en réalité d'une juxtaposition de secteurs sous-exploités et de secteurs surexploités en termes d'usages. Ces usages, liés à des activités plus ou moins statiques ou mobiles, et plus ou moins formelles, sont pour autant toujours étroitement liés aux différentes formes de mobilité qui se déploient sur le site. La mobilité émerge ainsi dans toute sa complexité comme composante de multiples pratiques liées ou non au mouvement.

Malgré une connaissance relativement précise des différents usages liés au commerce et au transport sur le site, les acteurs institutionnels, comme nous l'avons vu, peinent pourtant à articuler ces usages avec les pratiques de mobilité. Cette constatation s'explique par le cadre d'action dans lequel ils évoluent. Comme nous l'avons montré, l'existence d'une importante fragmentation institutionnelle et le manque de coordination entre les acteurs engendrent un cadre d'action compétitif qui freine le développement d'actions d'aménagement coordonnées et conduit à l'émergence de relations de pouvoir spatialisées. Ainsi, la fragmentation institutionnelle induit une fragmentation spatiale. Cette complexité du cadre d'action participe fortement d'une logique séparatiste sur la question de l'espace public qui se structure autour de deux visions polarisées : la vision *techniciste* d'un espace public perçu comme un espace fonctionnel et géométrique qui accueille et organise des flux, réduisant

l'espace à sa fonction de nœud d'échange, et la vision *romantique* d'un espace public piéton et pacifié qui élude la présence des flux et des infrastructures de transport.

La pensée des acteurs se limite donc à appréhender la mobilité au travers des enjeux d'aménagement et d'exploitation d'une infrastructure de transport localisée au sein d'un nœud d'échange qu'ils veulent soit rendre plus efficace et fluide, dans le cas de la vision *techniciste*, soit transformer en grand espace public, dans le cas de la vision *romantique*, sans jamais vraiment s'appuyer sur les pratiques individuelles de mobilité qui s'y déploient et qui le définissent en tant que lieu et en tant qu'espace relationnel. Centrés au quotidien sur la gestion des problèmes propres à leur institution de rattachement, les acteurs peinent ainsi à réellement reconnaître les pratiques de mobilité comme constitutives de la vie quotidienne et du métabolisme social des espaces publics du secteur d'étude.

### **Les apports d'une approche relationnelle et située de la question de l'espace public**

À partir des enseignements tirés de notre cas d'étude, nous revenons à présent sur les apports méthodologiques et théoriques d'une approche relationnelle et située sur la question de l'espace. Sans ériger le secteur au rang de modèle ou cas d'école, le choix de travailler sur un seul cas d'étude nous a permis de construire une enquête de terrain polymorphe en mobilisant différentes catégories et matériaux d'analyse. Ainsi, en s'éloignant d'une approche comparative de plusieurs cas et en orientant l'enquête de terrain vers une analyse croisée et articulée autour de différentes grilles de lecture sur un espace public donné, nous avons pu gagner en profondeur et avancer ainsi vers un cadre interprétatif situé des processus de co-construction entre espace et société.

La construction de notre terrain autour d'un seul cas d'étude a donc bien été une décision méthodologique, mise au service d'une problématique de recherche sur l'espace, envisagé comme catégorie d'analyse du social. La construction de cette approche située a ainsi permis de dépasser la simple fonction d'échange du site et de saisir la multiplicité des dimensions urbaines et culturelles, ainsi que des pratiques associées à celles-ci, qui caractérisent les espaces publics de ce lieu.

L'approche relationnelle de l'espace nous a également permis de nous focaliser sur les multiples initiatives et pratiques quotidiennes des acteurs et des usagers (Rémy, 2016). La portée analytique de l'approche relationnelle et située que nous avons développée a ainsi consisté à mieux comprendre non seulement les écarts entre la conception des acteurs et les pratiques des usagers, mais aussi les mécanismes qui leur sont sous-jacents et qui permettent ainsi de mieux saisir les dynamiques de déploiement spatial du social, le *modus vivendi* d'un espace donné, pour reprendre l'expression de Rémy.

En cohérence avec notre positionnement théorique, cette approche centrée sur ces pratiques quotidiennes, ou infra-ordinaires, nous a également permis d'éviter l'écueil d'une vision a-spatiale. En effet, c'est bien en examinant de près ces logiques de production et d'appropriation au sein d'un espace donné que l'on arrive à prendre une certaine distance avec une vision idéalisée, d'une part, des questions d'appropriation et d'auto-organisation des espaces par les usagers et, d'autre part, de la capacité des acteurs institutionnels à produire des actions ou des normes qui auraient le pouvoir de tout résoudre.

L'articulation entre une approche pragmatique des jeux d'acteurs et une approche relationnelle située nous a permis, de plus, d'interroger les différentes postures et transactions des acteurs institutionnels. Ainsi, en situant l'analyse des jeux d'acteurs à la fois au sein de leur cadre d'action et au sein de l'espace même nous avons pu, d'une part, faire émerger les impensés que les aménageurs devraient prendre en compte dans leur approche de ces lieux du quotidien dédié à la mobilité et, d'autre part, de comprendre l'existence même de ces impensés. En effet, comme nous l'avons montré, c'est bien cette articulation précise entre la complexité d'un cadre d'action fragmenté et la complexité de l'espace même qui freine la reconnaissance de la part des acteurs de la mobilité quotidienne comme constitutive de l'espace public.

À contre-courant des postures qui tendent à figer la question de l'espace comme un objet statique au contour délimité, les conclusions de cette thèse invitent au contraire à assumer la coexistence de multiples dimensions qui évoluent de manière permanente au sein de ces espaces publics et de les aborder — voire de les célébrer — comme des lieux dynamiques et ouverts qui accueillent *de facto* une variété de pratiques et d'usages.

Il s'agit ainsi de construire un regard qui dépasse largement les approches fonctionnalistes qui tendent à réduire les espaces à une unique fonction prédéterminée, alors même que leur statut d'espace public invite à assumer, comme nous l'avons vu, une multiplicité de dimensions qui peuvent évoluer au cours du temps. C'est d'autant plus le cas, pour ces espaces du quotidien « non-paradigmatiques », ces espaces infra-ordinaires, qui accueillent en leur sein des flux et des fonctions d'échanges liés au transport, comme c'est le cas du secteur d'étude. La tentation est alors grande d'essayer de simplifier le problème en cantonnant l'espace à sa fonction de transit et de mouvement ou le transformant en un espace dédié, si ce n'est à la pause, du moins à la flânerie.

Ces deux voies, *techniciste* ou *romantique*, que nous avons identifiées dans le cadre de la recherche, ont en commun le fait de ne pas réellement saisir le sens des relations qu'établissent les usagers avec l'espace et qui le transforment, comme nous dit Cresswell, en un lieu. Les acteurs cantonnent ainsi le secteur à une définition qui se rapproche du non-lieu tel que pensé par Augé. Un non-lieu dédié au transport et au transit dans le cas de la vision *techniciste* ou un non-lieu à transformer en un espace pacifié, au sens de Zukin, dans le cas de la vision *romantique*.

En effet, l'approche binaire, qui oppose le mouvement pensé comme simple déplacement dans l'espace et la pause comme produisant un lieu, exclut un certain nombre de situations plus complexes et nuancées qui participent en grande partie de la production des espaces publics, et notamment des espaces qui accueillent une certaine intensité de flux piétons. Le mouvement et la pause ne peuvent donc être confrontés dans un rapport dichotomique mais, au contraire, doivent être articulés au sein d'une pensée qui se doit de revendiquer la complexité inhérente et les ambiguïtés qui composent et construisent un lieu donné, entre situation d'ancrage et de mouvement.

Les conclusions de cette thèse invitent donc à considérer la mobilité — sous toutes ses formes — comme associée à de multiples pratiques sociales qui sont constitutives de l'espace public. Dans un contexte de mobilité accrue, il s'agit donc d'apprendre à lire ces processus de co-construction entre espace et société, notamment au sein de ces espaces publics du quotidien qui se structurent autour d'une densité de flux liés aux différentes pratiques de

mobilité, comme c'est le cas de notre secteur d'étude, afin de renforcer et de rendre visible leur caractère d'espace social, relationnel et partagé autour de divers usages et pratiques.

Dans la lignée des travaux qui envisagent la mobilité comme production sociale du mouvement, l'approche située et spatialisée développée dans cette thèse propose donc de penser aussi la mobilité comme production sociale de l'espace et par extension de l'espace public.

### **Vers la construction d'une pragmatique située de l'espace public**

Dans le cadre de l'application de la Politique Nationale de Développement Urbain (PNDU, 2014), le Chili sera de plus en plus amené dans les prochaines années à mettre en œuvre des politiques de planification et de gestion de la mobilité dans les espaces publics. En effet, jusqu'à présent, les déplacements ont été pensés en termes d'origine-destination, sans un réel regard sur leur articulation avec la question de l'espace public. Cependant, ces dernières années, les pratiques de mobilité active (marche et vélo) se sont développées, ainsi que la demande croissante des citoyens qui y est associée, ce qui a contribué, au Chili comme sans doute ailleurs, à positionner l'espace public en tant qu'élément clé dans la réflexion sur les défis associés à la mobilité. La PNDU préconise, à ce titre, la définition d'un cadre normatif afin d'établir les conditions d'une relation harmonieuse entre mobilité et espace public ou, dit d'une autre manière, entre vision *techniciste* et *romantique*. Si les changements législatifs issus de la formulation de la PNDU ont sans doute permis d'ébaucher un premier cadre d'action législatif centré sur l'articulation entre mobilité et espace public, ils ont surtout eu le mérite de positionner cette question dans le débat urbain chilien. Leur teneur reste cependant encore timide et ne permet pas d'aborder au sein d'une pensée articulée l'ensemble des enjeux qui sont associés à ces questions.

Comme le note Boltanski (2008) dans le cadre de son analyse sur la question du cadre institutionnel, que nous avons développée dans notre positionnement théorique, un modèle délibératif n'assure pas forcément la construction d'une critique réformiste capable de surpasser les intérêts propres à chaque institution au profit d'une mise en perspective plus large. Dit d'une autre manière, s'asseoir à une même table n'induit pas en soi un changement

de focale et la prise en compte d'une vision plus transversale et coordonnée. Cela est d'autant plus vrai, nous dit Boltanski, dans un contexte de logiques de management placées sous l'emprise de la norme. Certes, une meilleure coordination entre les différents acteurs et entre les différentes échelles institutionnelles aurait le mérite d'avancer vers une plus grande flexibilité des processus de décisions, de gestion et de financement associés aux aménagements de ces espaces. Mais dans un contexte essentiellement normatif et standardisé qui ne prendrait pas en compte les spécificités propres à chaque espace, les risques d'échec restent importants.

Comme nous l'avons montré, les transactions que les usagers et les acteurs sont amenés à conduire au quotidien sont, en définitive, toujours spatialisées et situées. L'espace est donc bien ici à saisir comme un « recours » disponible pour l'aménagement, pour reprendre la formulation de Rémy. L'approche relationnelle permet, en effet, de s'extraire des logiques dichotomiques et normatives entre mouvement et pause, entre vision *techniciste* et *romantique*. L'espace se révèle alors dans toute son épaisseur. Assumer cette complexité, cette épaisseur, permet d'avancer vers la construction de ce que l'on peut identifier comme une *pragmatique de l'espace public*, que nous entendons comme une approche qui, en prenant un certain recul vis à vis de prescriptions normatives absolues, se centre sur les différentes modalités de construction du commun. La construction d'une pragmatique de l'espace public implique ainsi d'assumer la question spatiale comme une matière vivante, faite de multiples dimensions et pratiques hétérogènes qui évoluent de manière permanente, dans la lignée des travaux de Rémy, Massey et Cresswell.

Assumer l'espace comme catégorie sociale d'analyse requiert de se pencher sur la manière dont les différents acteurs de l'aménagement pourraient être amenés à faire évoluer leur approche sur la question spatiale. Quelles sont les limites conceptuelles ou techniques qui peuvent émerger et comment peuvent-elles être résolues ? En termes de pistes programmatiques, que signifierait assumer que les décisions d'aménagement souvent n'engendrent pas de régulation définitive des espaces mais au contraire une régulation limitée ? Quels seraient alors les composants essentiels à prendre en compte pour améliorer ces espaces publics de mobilité tout en leur assurant les conditions d'une certaine flexibilité face aux évolutions constantes des pratiques auxquelles sont soumis ces espaces ?



Il serait ainsi intéressant de s'interroger plus longuement sur ce qu'impliquerait le développement d'un savoir-faire sur la question spatiale qui dépasserait les positions dichotomiques et antagonistes que nous avons identifié dans le cadre de cette recherche.

La prise en compte de ces multiples dimensions requiert nécessairement de se pencher plus longuement sur cette multiplicité de pratiques et d'usages qui se déploient spatialement en intégrant une réflexion située, à la fois diachronique et synchronique, des questions de temporalité et de flexibilité propres à chaque espace. Ainsi, à l'invitation de Rémy à saisir le *modus vivendi* d'un espace, on pourrait aussi ajouter une invitation à saisir son *tempo*. Or ce *tempo* de l'espace est souvent en décalage avec le *tempo* de l'aménagement et des politiques publiques. Les espaces publics, notamment ceux qui accueillent des flux importants, sont soumis à des rythmes d'évolution spatiale en constante reconfiguration et évolution qui ne coïncident généralement pas avec ceux de l'aménagement, souvent porteurs d'une certaine inertie, comme nous avons pu le montrer dans cette thèse. En termes d'aménagement, la prise en compte de ces dimensions de temporalité et de flexibilité requiert de mesurer le degré de tolérance d'un espace face aux différents usages qui s'y déploient dans le temps et de se pencher sur les possibles formes de régulation spatiale associées à ces usages et à leur rythme. Dans la lignée des travaux de Antonioli et al. (2020), mettre l'accent sur la question des temporalités et des rythmes permet, en effet, de penser à la fois les mouvements réguliers et les mouvements spontanés, les aléas et éventuelles désorganisations qui en découlent au sein d'une approche soucieuse d'accueillir les différentes manières de vivre et de composer ainsi un monde en commun. En dialogue avec les travaux de Lefebvre qui situe la dimension de liberté d'appropriation de l'espace — le droit d'usage — au cœur du droit à la ville, la construction d'une pragmatique située de l'espace public implique ainsi de s'éloigner d'un surdéterminisme fonctionnel et d'assumer une capacité de régulation formelle limitée.

Comme nous l'avons montré dans notre positionnement théorique, il existe au sein des débats contemporains sur la sociologie de l'espace deux orientations théoriques majeures : d'une part, les approches macro de la géographie critique qui s'inquiètent avant tout du rôle que joue l'espace dans la production d'inégalités sociales et, d'autre part, les approches qui s'intéressent plus à la relation entre l'espace et les interactions quotidiennes des personnes. Face à ce constat, Löw (2008) et Pattaroni (2016) invitent à se doter d'un cadre analytique

capable de « tenir ensemble », pour reprendre l'expression de Pattaroni, ces deux horizons tout en les enrichissant. Dans cette perspective, Pattaroni développe une réflexion qui articule les catégories de Lefebvre (1968) — à savoir l'espace perçu, conçu et vécu — avec ce qu'il identifie comme une sensibilité pragmatique de l'espace, structurée autour d'une grammaire du commun. Cette grammaire du commun se fonde sur le constat fondamental de notre dépendance à l'égard du comportement d'autrui comme moyen d'assurer des états du monde qui comptent, individuellement ou collectivement (Pattaroni, 2005, 2015). Or, nous dit Pattaroni (2016), c'est bien au sein de l'espace que se constituent ces structures d'interdépendances à autrui, c'est-à-dire « la mesure dans laquelle on doit prendre en compte — ou encore compter sur — autrui ». Il s'agit donc de construire, à partir de ces modalités du commun, une réflexion universelle de portée politique sur la question spatiale.

Dans la lignée de ces travaux, les conclusions de cette thèse invitent donc à développer une démarche de construction d'une pragmatique située de l'espace, et par extension de l'espace public. C'est-à-dire qui assume la coexistence simultanée de multiples actions institutionnelles et d'une diversité de pratiques d'appropriation qui peuvent être amenées à se contredire mais qui, prises dans leur ensemble, permettent de saisir le *tempo* et le *modus vivendi* propre à chaque espace et qui, chemin faisant, participent à la construction d'un bien commun.

# Bibliographie

- Antonioli, M., Drevon, G., Gwiazdzinski, L., Kaufmann, V., Pattaroni, L. (2020) *Manifeste pour une politique des rythmes Collection*. Lausanne : EPFL Press
- Arendt, H. (1994). *Condition de l'homme moderne*. Paris : Calmann-Lévy.
- Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris : Odile Jacob.
- Augé, M. (1992). *Non-lieux. Introduction, à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Seuil.
- Augé, M. (2010). Retour sur les « non-lieux » : Les transformations du paysage urbain. *Communications*, 87(2), 171-178.
- Barozet, E., Biskupovic, C. (2012). Pluralité et territoires dans les espaces publics au Chili : Réflexions sur une action collective située. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*.
- Barthe, Y., de Blic, D., Heurtin, J., Lagneau, É., Lemieux, C., Linhardt, D. & Trom, D. (2013). Sociologie pragmatique : mode d'emploi. *Politix*, 103(3), 175-204.
- Bassand, M. & Brulhard M.-C. (1980). *Mobilité spatiale*. Saint-Saphorin : Editions Georgi.
- Bauman, Z. (2000). *Liquid Modernity*. Cambridge : Polity.
- Bauman, Z. (2003). *Liquid Love*. Oxford : Blackwell Publishing Ltd.
- Becker, H. S. (1981). *Exploring Society Photographically*. Evanston : Mary and Leigh Block Gallery.
- Benjamin, W. (2005). *El libro de los pasajes*. Madrid : Akal.
- Bertolini, L. (1999) Spatial Development Patterns and Public Transport : The Application of an Analytical Model in the Netherlands. *Planning Practice & Research*, 14 :2, 199-210
- Boltanski, L. (1990). Sociologie critique et sociologie de la critique. *Politix*, 10, 3, 124-134
- Boltanski, L. (2008). Institutions et critique sociale. Une approche pragmatique de la domination. *Tracés. Revue de Sciences humaines*, #08, 17-43.
- Boltanski, L. (2009). *De la critique : Précis de sociologie de l'émancipation*. Paris : Gallimard.
- Borsdorf, A. (2003). Hacia la ciudad fragmentada. Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana. *Scripta Nova, VII, núm. 146*, 122.
- Bourdieu, P. (1972). *Esquisse d'une théorie de la pratique*. Paris : Droz.

- Bourdieu, P. (1979). *La Distinction. Critique sociale du jugement*. Paris : Éditions de Minuit.
- Brugnoli, F. (2008). Transformaciones del espacio público. Dans *La Cooperación entre Chile y Francia en las áreas de las Ciencias Sociales, Humanidades, Artes y las Comunicaciones*. Santiago, Chaire Chili-France Michel Foucault.
- Brunner, J. (1981). *La cultura autoritaria en Chile*. Santiago du Chili : FLACSO.
- Calthorpe P., (1993). *The next American metropolis : ecology, community, and the American dream*, Princeton : Princeton Architectural Press.
- Carmona, M. (2015). Re-theorising contemporary public space : a new narrative and a new normative. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 8(4), 373–405.
- Carmona, M., Magalhães, C. de, & Hammond, L. (2008). *Public space : the management dimension*. Londres : Routledge.
- Castillo, S. (2009). 19th Century Urban Mapocho. *ARQ (Santiago)*, (72), 46-49.
- Castillo, S. (2011). El Mapocho Urbano. Debate público y sectores populares en la « Transformación de ciudad » (Santiago de Chile, 1885-1900). *Mapocho. Revista de Humanidades*, (70), 213-238.
- Castillo, S. (2014). El río Mapocho y sus riberas. Espacio público e intervención urbana en Santiago de Chile (1885-1918). Santiago du Chili : UAH
- Catalán, C. y Munizaga, G. (1986). *Políticas culturales estatales bajo el autoritarismo en Chile*. Santiago du Chili : CENECA.
- Choay, F. (2006). *Pour une anthropologie de l'espace*. Paris : Seuil.
- Chouinard, V. (2001). Legal peripheries : struggles over disabled Canadians' places in law, society and space. *The Canadian Geographer*, 1, 187-192
- Collier J. & Collier (1986). *Visual Anthropology : Photography as a Research Method*. Nouveau-México : University of New Mexico Press.
- Cresswell, T. (2004). *Place : A short introduction*. Malden, MA : Blackwell Pub.
- de Certeau, M. (1980). *L'Invention du quotidien*. Paris : Gallimard.
- de Ramón, A. (2007). *Santiago de Chile. Historia de una sociedad urbana*. Santiago de Chili : Catalonia.
- de Sardan, J-P. O. (1995). La politique du terrain. *Enquête*, 1, 71-109.
- de Sardan, J-P. O. (1998). Émique. *L'Homme*, 38 (147), 151-166.

- Debord, G. (1967). *La société du spectacle*. Paris : Buchet-Chastel
- del Campo, A. (2004). Teatralidades de la memoria: rituales de reconciliación en el Chile de la transición. Santiago du Chili : Mosquito Comunicaciones.
- Delgado, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Madrid : Los Libros de la Catarata.
- Dewey, J. (2010). *Le public et ses problèmes*. Paris : Éditions Gallimard.
- Di Méo, G. (1991). *L'Homme, la Société, l'Espace*. Paris : Anthropos.
- Didi-Huberman G., (2003). *Devant l'image*. Paris : Minuit.
- Duarte, P. (2001). Razón de identidad histórica y posibilidades de expresión en el espacio público de Independencia. *Urbanismo*, 2, 1-38.
- Dureau, F., Dupont, V., Lelievre, E., Lévy, J-P., Lulle, T. (2000) *Métropoles en mouvement ; une comparaison internationale*. Paris : Anthropos.
- Dureau, F., Giroud, M., Lévy, J-P. (2014) L'observation des mobilités quotidiennes. Dans Imbert, C., Dubuc, H., Dureau, F., Giroud, M. (ed.), *D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen*. Paris : Armand Colin.
- Dureau, F., Gouëset, V., Le Roux, G., Lulle, T. (2011) Mutations urbaines et inégalités d'accès aux ressources de la ville : quelques enseignements d'une collecte biographique sur les mobilités à Bogotá. Colloque AISLF, Mobilités spatiales et fluidités sociales, Grenoble.
- Echaiz, R. L. (2017). *Historia de Santiago*. Curico : Nueve Noventa.
- Errázuriz, L. (2009). La dictadura militar en Chile. Antecedentes del golpe estético cultural. *Latin American Research Review*, 44(2).
- Errázuriz, T. (2010). El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900-1927. *Historia (Santiago)*, 43, II, 56.
- Fernández, E. (2014). La transformación urbana de Santiago de Chile: finanzas, obras públicas y discurso político (1870-1910). *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM. Les Cahiers ALHIM*, (28).
- Fernández, R. A. (2013). Espacio público y manifestaciones políticas en Santiago de Chile: ¿el regreso del ciudadano? *URBS*, 3(2), 93-109.
- Figuroa, O. (1991). Organisation et fonctionnement des transports collectifs à Santiago du Chili. Bilan de 10 ans de déréglementation. Paris : CODATU, INRETS.
- Figuroa, O. (2009). Evolución de la regulación y la organización del transporte colectivo por buses en Santiago. Antecedentes para Transantiago. Dans *Santiago, una ciudad neoliberal* (pp. 327-350). Quito : Olacchi.

- Figuerola, O., & Orellana, A. (2007). Transantiago: gobernabilidad e institucionalidad. *EURE (Santiago)*, 33(100).
- Figuerola, O., y Hermida, C. (2020). Incorporando variables contemporáneas a la movilidad urbana: empoderamiento y espacio público. Dans O. Figuerola, L.M. Valenzuela y A. Brasileiro (comps.), *Desafíos del desarrollo urbano sostenible en el transporte y la movilidad*. Mexico : El Colegio Mexiquense.
- Fleury, A. (2010). Public/privé: la (re)distribution des rôles dans la production des espaces publics à Paris et à Berlin. *Métropoles*, (8).
- Forray, R. (2017). Un lugar significativo en la trama urbana: el río, el parque, las torres y la montaña. En *Umbral Metropolitano: Reflexiones en torno a las Torres de Tajamar*.
- Foucault, M. (1967). *Des espaces autres*. Conférence, Cercle d'études architecturales.
- Foucault, M. (1971). *L'ordre du discours*. Paris : Gallimard.
- Franck, K., & Stevens, Q. (2013). *Loose Space: Possibility and Diversity in Urban Life*. Londres : Routledge.
- Franz, C. (2001). *La muralla enterrada*. Santiago du Chili: Planeta.
- Fraser, N. (1995). Recognition or Redistribution? A Critical Reading of Iris Young's Justice and the Politics of Difference. *Journal of Political Philosophy*, (3), 166-180.
- Gallez, C. (2018). Analyser politique et savoir en action. Éclairages à partir du cas de la couverture de l'A6b. *Métropoles*, (22).
- Gallez, C., Kaufmann, V., Maksim, H., Thébert, M. & Guerrinha, C. (2013) Coordonner transport et urbanisme. Visions et pratiques locales en Suisse et en France. *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 13(2), 317-338.
- Gallez, C., Maulat, J., Roy-Baillargeon, O., Thébert, M. (coord.), (2015). Le rôle des outils de coordination urbanisme-transports collectifs dans la fabrique politique urbaine. *Flux*, 101-102.
- Garretón, M. A. (1984). *El proceso político chileno*. Santiago du Chili : FLACSO.
- Gehl, J. (1971). *Life Between Buildings, using public space*. Londres : Island Press.
- Gehl, J. (2016). *Santiago Camina. La calle como espacio público* [Rapport BID-Intendencia de la Región Metropolitana].
- Giddens, A. (1990). *The consequences of modernity*, Cambridge : Polity
- Goffman, E. (1966). *Behaviour in Public Places. Notes on the social organization of gatherings*. New York : The Free Press

Gomes, P. (2017). La production de l'espace public à Lyon, Lisbonne et Louvain-la-Neuve: politiques, processus et prise en compte des usages. (Thèse de doctorat). Lab'Urba (Université Paris-Est), Marne-la-Vallée.

Graham, S., & Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. Londres : Routledge.

Gray, S. (2006). Fragmentos urbanos. En *Santiago Centro. Un siglo de transformaciones* (Ilustre Municipalidad de Santiago, Dirección de Obras Municipales, pp. 68-75). Santiago du Chili.

Grumbach, A. (2013). L'inachèvement perpétuel. En A. Grumbach (comp.), *Les formes de la métropole. Un inachèvement perpétuel*. Paris : Atelier International du Grand Paris.

Habermas, J. (1978). L'espace public : Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise. Paris : Payot.

Harvey, D. (1989). From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 71(1), 3.

Harvey, D. (1992). Social Justice, Postmodernism and the City. *International Journal of Urban and Regional Research*, 16, 588-601.

Harvey, D. (1994). La construcción social del espacio y del tiempo: una teoría relacional. *Simposio de Geografía Socioeconómica*. Association des Géographes Japonais, Université de Nagoya. Japon, 15 octobre 1994.

Harvey, D. (1996). *Justice, Nature and the Geography of Difference*. Cambridge : Blackwell Publishers.

Harvey, D. (2004). La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural. Buenos aires : Amorrortu editores.

Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid : Akal.

Hubbard, P. (1996). Urban Design and City Regeneration: Social Representations of Entrepreneurial Landscapes. *Urban Studies*, 33(8), 1441-1462.

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York : Random House.

James, W. (1995). *Pragmatism, A new name for some Old Ways of Thinking*. Mineola : Courier Dover Publication.

Joseph, I. (1993). L'espace public comme lieu d'action. *Les annales de recherche urbaine « Espaces publics en ville »*, 57-58. Paris : Plan Urbain, Ministère de l'Équipement, des transports et du tourisme.

- Julien, H. (2008). Content Analysis. *The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods*, (1st ed., pp. 120-121). Thousand Oaks : SAGE.
- Kaufmann, V. (2002). Re-thinking Mobility. *Contemporary sociology*. Aldershot, UK, Ashgate. 112 pp.
- Kaufmann, V. (2008). Les paradoxes de la mobilité. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kaufmann, V., & Widmer, É. (2005). L'acquisition de la motilité au sein des familles, État de la question et hypothèses de recherche. *Espaces et sociétés*, 120-121.
- Koch, R., & Latham, A. (2014). Inhabiting Cities, Domesticating Public Space: Making Sense of the Changing Public Life of Contemporary London. Dans A. Madanipour, S. Knierbein, & A. Degros (Eds.), *Public Space and the Challenges of Urban Transformation in Europe*, 144–154. New York y Londres : Routledge.
- Lascoumes, P., & Le Bourhis, J.-P. (1998). Le bien commun comme construit territorial. Identités d'action et procédures. *Politix*, 11(42), 37-66.
- Latham, A. (2003). Urbanity, Lifestyle and Making Sense of the New Urban Cultural Economy: Notes from Auckland, New Zealand. *Urban Studies*, 40(9), 1699–1724.
- Latour, B. (1991). Nous n'avons jamais été modernes. Essai d'anthropologie symétrique. Paris : La Découverte
- Latour, B. (1992). *Aramis ou l'amour des techniques*. Paris : La Découverte.
- Lavín, C. (1947). *La chimba del viejo Santiago*. Santiago du Chili : Zig-Zag.
- Le Breton, E. (2016). Mobilité et société dispersée. Une approche sociologique. Paris : L'Harmattan.
- Le Corbusier, (1957). La Chartes d'Athènes (1941). Paris : Éditions de Minuit.
- Le Galès, P. (1995). Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine. *Revue Française de Science Politique*, 45(1), 57-95.
- Lechner, N. (2006). *Obras escogidas*. Santiago du Chili : LOM.
- Lefebvre, H. (1947). *Critique de la vie quotidienne, Tome 1*. Paris : L'Arche
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Paris : Anthropos.
- Lefebvre, H. (1970). *La révolution urbaine*. Paris : Gallimard.
- Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. Paris : Anthropos
- Lefebvre, H. (1977). *Critique de la vie quotidienne, Tome 1*. Paris : L'Arche



- Lefebvre, H. (1981). *Critique de la vie quotidienne, Tome I*. Paris : L'Arche
- Lévy, J-P. (2009) Mobilités urbaines : des pratiques sociales aux évolutions territoriales. En : F. Dureau & M-A. Hily, *Les mondes de la mobilité*, Rennes : Presses Universitaires
- Löw, M. (2008). The Constitution of Space. The Structuration of Spaces through the Simultaneity of Effect and Perception. *European Journal of Social Theory*, 11, (1), pp. 25–49.
- Lussault, M. (2017). Hyper-lieux. Les nouvelles géographies politiques de la mondialisation, Paris : Seuil.
- Massey, D. (1991). A global sense of place. *Marxism Today*, (38), 24-29.
- Mayol, A. (2012). *El derrumbe del modelo*. Santiago du Chili : LOM.
- Merino, R. (2001). *Horas perdidas en las calles de Santiago* (Biblioteca Transversal). Santiago du Chili : Sudamericana.
- Messu, M. (2016). Le « terrain », mais pour quoi faire ? *Cahiers de recherche sociologique*, (61), 91–108.
- Miralles-Guasch, C. (2002). « Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica ». Documents de Análisis Geográfica 41, Universitat Autònoma de Barcelona.
- Moulian, T. (2002). *Chile actual: anatomía de un mito*. Santiago du Chili : LOM.
- Norman, 2008, p.24), dict The Analytic Process
- Nussbaum, M. (1999) *Sex & Social Justice*. New York : Oxford University Press
- Oldenburg, R. (1989). *The Great Good Place*. Boston : Da Capo Press.
- Paddison, R., & Sharp, J. (2007). Questioning the end of public space: Reclaiming control of local banal spaces. *Scottish Geographical Journal*, 123(2), 87–106.
- Panerai, P., Depaule, J-C., Demorgon, M. (1999). *Analyse urbaine*. Marseille : Parenthèse
- Paquot, T. (2008). De « l'espace public » aux « espaces publics ». Considérations étymologiques et généalogiques en Le temps de l'espace public urbain : construction, transformation et utilisation. Cahiers de l'institut du patrimoine de l'UQAM. Québec : Ed. Multimondes
- Parrochia, J. (1980). Santiago en el tercer cuarto del s. XX. El transporte metropolitano en Chile realizaciones de metro y vialidad urbana. (Departamento de Planificación Urbano-Regional, FAU). Santiago du Chili : Antártica.

- Pattaroni, L. (2005). *Politique de la responsabilité : promesses et limites d'un monde fondé sur l'autonomie*. (Thèse de doctorat). EHESS, Paris / Université de Genève, Genève
- Pattaroni, L. (2015) Difference and the Common of the City: the Metamorphosis of the Political' from the Urban Struggles of the 1970's to the Contemporary Urban Order. Dans Martin, A. & J. (ed.), *The making of the common in social relations*. Cambridge : Cambridge Scholars Publishing.
- Pattaroni, L. (2016). La trame sociologique de l'espace », *SociologieS*
- Pávez Reyes, I. (2008). El corredor fluvial del Mapocho como recurso multifacético de Santiago: avances y retrocesos en las concepciones y acciones de un siglo. *Urbanismo*, (18).
- Perec, G. (1965). *Les Choses*. Paris : Julliard
- Perec, G. (1974). *Espèces d'espaces*. Paris : Galilée.
- Perec, G. (1975). *Tentative d'épuisement d'un lieu*. Paris : Christian Bourgeois
- Perec, G. (1989). *L'infra-ordinaire*. Paris : Seuil.
- Pink, S. (2004). *Working images*. New York : Routledge.
- Pink, S. (2007). *Doing visual ethnography*. Thousand Oaks, CA : Sage.
- Pinochet, C. (2016). Abrir las grandes alamedas. Festivales culturales y espacio público en la construcción de un imaginario de la democracia. *Revista Estudios Avanzados*, (26), 1-18.
- Pinson, G. (2009). Gouverner la ville par projet, urbanisme et gouvernance des villes européennes. Paris : Presses de Science Po.
- Plath, O. (2013). *El Santiago que se fue. Apuntes de la memoria*. Santiago du Chili : Fondo de Cultura Económica Chile.
- Relph, E. (1976). *Place and placelessness*. Londres : Pion.
- Rémy, J. (2015) L'espace, un objet central de la sociologie. Paris : Erès.
- Rémy, J. (2016). Spatialité du social et transactions. *SociologieS*, Dossiers, Espaces et transactions sociales
- Romero, A. L. (1997). ¿Qué hacer con los pobres?: Elite y sectores populares en Santiago de Chile (1840-1895). Santiago du Chili: Sudamericana.
- Rosales, J. A. (1948). *La Chimba Antigua. Historia de la Cañadilla*. Santiago du Chili: Letras chilenas.
- Rosas, J. (1986). Morfología urbana y tipología edificatoria en transformación. El centro de Santiago de Chile 1930-1960. (Thèse de doctorat). ETSAB/UPC, Barcelone.

- Rosas, J. (2006). Conformación y consolidación del Centro de Santiago 1930-1960. En *Santiago Centro. Un siglo de transformaciones* (Ilustre Municipalidad de Santiago, Dirección de Obras Municipales, pp. 40-53). Santiago du Chili.
- Rosas, J., Hidalgo, R., & Hermosilla, C. (2018). Los pasajes y galerías comerciales en la configuración del espacio central en la ciudad de Santiago de Chile (siglos XIX y XX). Dans *Los pasajes cubiertos de París y su difusión mundial: España y América Latina* (Universidad Autónoma de Sinaloa-Universidad Autónoma de Querétaro). Mexico.
- Rosas, J., Strabucchi, W., Hidalgo, G., & Cordano, Í. (2010). Santiago 1910. Tramas del ocio. *ARQ (Santiago)*, (74), 68-71.
- Rozenholc, C. (2008). De la frontière à la marge : Florentin. Explorations géographiques d'un quartier historique. *Tsafon*, (55).
- Rozenholc, C. (2010), Lire le lieu pour dire la ville. Florentin : une mise en perspective d'un quartier de Tel-Aviv dans la mondialisation 2005-2009 (Thèse de doctorat), Université de Poitiers.
- Rozenholc, C., Celeste, P., Fatigato, O., & Feraru, A. (2014). La plaine d'Achères : réflexions sur un espace d'entre-deux. *Carnets de Géographes*, (7).
- Salcedo, R. (2002). El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *Eure*, 28(84), 5-19.
- Sheller, M. (2018). *Mobility Justice*. New York : Verso
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A* 38(2), 207-226.
- Silva, R. (2013). Intervención política en el espacio público: marco conceptual para el estudio de la dictadura militar chilena (1973-1989). *Revista Austral de Ciencias Sociales*, (24), 111-126.
- Silva, R. (2014). El espacio público dictatorial : edificios y lugares significados por el poder político. *Revista de Urbanismo*, (30).
- Silverman, D. (2006). *Interpreting Qualitative Data*. Londres : Sage
- Simmel, G. (1984). Disgressions sur l'étranger. En Y. Grafmeyer et I. Joseph, *L'Ecole de Chicago*. París: Aubier Montaigne
- Simpson, P. (2011). Street Performance and the City : Public Space, Sociality, and Intervening in the Everyday. *Space and Culture*, 14(4), 415-430.
- Soja, E. (1989): *Postmodern Geographie: The Reassertion of Space in Social Theory*. Londres : Verso.

- Soja, E. (1996): *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Malden, Massachussets (EE.UU.), Oxford (GB) : Blackwell.
- Steck, J-F. (2012) Être sur le terrain, faire du terrain. *Hypothèses*. 1 (15), 75-84
- Stevens, Q. (2007). *The Ludic City: exploring the potential of public spaces*. Londres : Routledge.
- Subercaseaux, B. (2006). Cultura y democracia. En Eduardo Carrasco y Bárbara Negrón (Eds.), *La cultura durante el período de la transición a la democracia. 1990-2005*. Santiago du Chili: CNCA.
- Thévenot, L. (1992). Jugements ordinaires et jugements de droit. *Annales ESC*, (6), 279- 300.
- Thrift, N. (1999) Steps to an Ecology of place in Human Geography today, Doreen Massey, John Allen and Philip Sarre, eds (Cambridge, Polity Press) 295-322
- Thrift, N. (2006). Space. *Theory, Culture & Society*, 23(2-3), 139-146
- Tuan, Y.-F. (1974) *Topophilia: A Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values*. Englewood Cliffs, New Jersey : Prentice Hall.
- Tuan, Y.-F. (1977). *Space and Place: The Perspective of Experience*. Minneapolis : University of Minnesota Press.
- Turner, B. (2006). Why have sociologists lagged behind geographers in producing sociological analysis of space ?. Dans Turner (eds.) *The Cambridge Dictionary of sociology* (p.604) Cambridge : Cambridge university press.
- Urry, J. (2001). *The sociology of space and place*. En Blau, J. (eds.) *The Blackwell companion to sociology*. Oxford : Blackwell Publishing Ltd.
- Vicuña Mackenna, B. (1872). La transformación de Santiago: notas e indicaciones respetuosamente sometidas a la Ilustre Municipalidad, al Supremo Gobierno y al Congreso Nacional. Recuperado de <http://www.memoriachilena.gob.cl/archivos2/pdfs/MC0058268.pdf>
- Weninger, C. (2008) Critical discourse analysis. *The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods*, (1st ed., pp. 145-147). Thousand Oaks : SAGE.
- Whyte, H. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington D.C. : The Conservation Foundation, 125p.
- Wirth, L. (1938). Urbanism as a Way of Life. *The American Journal of Sociology*, 44(1), 1-24.
- Young, I.M. (1990). *Justice and the Politics of Difference*. Princeton : Princeton University Press

Zittoun, P. (2013). *La fabrique politique des politiques publiques*. Paris : Presses de Sciences Po

Zittoun, P. (2017). La fabrique pragmatique des politiques publiques. *Anthropologie & développement*, (45), 65-89.

Zukin, S. (1995). *The Cultures of Cities*. Oxford : Blackwell Publishers.

Zukin, S. (1998). Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption. *Urban Studies*, 35(5-6), 825-839.

Zukin, S. (2010). Whose Culture? Whose City? Dans A. M. Orum & Z. P. Neal (Eds.), *Common Ground? Readings and Reflections on Public Space* (pp. 110–117). Londres : Routledge.

## Sigles et abréviations

### -A-

Asociación MLCH : *Asociación de Municipios Mapocho-La Chimba* / Association des municipalités Mapocho-La Chimba

### -B-

BNUP : *Bien Nacional de Uso Público* / Bien National d'Usage Public

### -C-

CCEM : *Centro Cultural Estación Mapocho* / Centre Culturel Estación Mapocho

CMN : *Consejo de Monumentos Nacionales* / Conseil des Monuments Nationaux

CONASET : *Comisión nacional de Seguridad de Tránsito* / Commission National de Sécurité du Transit

CORDESAN : *Corporación para el Desarrollo de Santiago* / Corporation pour le développement de Santiago

COREMA : *Comisión Regional de Medio Ambiente* / Commission Régionale de l'Environnement

### -D-

DA : *Dirección de Arquitectura del MOP* / Direction de l'Architecture du MOP

DDU : *División de Desarrollo Urbano del MINVU* / Division de Développement Urbain du MINVU

DTPM : *Directorio de Transporte Público Metropolitano* / Directoire de Transport Public Métropolitain

### -E-

ETCE : *Empresa de Transportes Colectivos del Estado* / Entreprise de Transports Collectifs de l'État

### -G-

GORE RM : *Gobierno Regional Metropolitano* / Gouvernement Régional Métropolitain

### -M-

MINVU : *Ministerio de Vivienda y Urbanismo* / Ministère du Logement et de l'Urbanisme

MOP : *Ministerio de Obras Públicas* / Ministère des Travaux Publics

MOPT : *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* / Ministère des Travaux Publics et Transports

MTT : *Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones* / Ministère des Transports et Télécommunications

**-O-**

OGUC : *Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones* / Ordonnance Générale d'Urbanisme et de Constructions

**-P-**

PRIS : *Plano Regulador Intercomunal de Santiago* / Plan Régulateur Intercommunal de Santiago

PRMS : *Plan Regulador Metropolitano de Santiago* / Plan Régulateur Métropolitain de Santiago

PTUS : *Plan de Transporte Urbano de Santiago* / Plan de Transport Urbain de Santiago

**-S-**

SEA : *Sistema de Evaluación Ambiental* / Système d'Évaluation Environnementale

SECPLAN : *Secretaría Comunal de Planificación* / Secrétariat Communal de Planification

SECTRA : *Secretaría de Transporte del MTT* / Secrétariat du Transport du MTT

SERVIU : *Servicio de Vivienda y Urbanismo del MINVU* / Service du Logement et de l'Urbanisme du MINVU

**-T-**

TOD : *Transit Oriented Development*

**-U-**

UOCT : *Unidad Operativa de Control de Tránsito* / Unité Opérationnelle de Contrôle du Transit

# Table des figures

Figure 1. Synthèse des approches retenues et de leur articulation dans la construction de la thèse..	60
Figure 2. Position du site dans le territoire de la Vallée Centrale.....	63
Figure 3. Position du site d'étude dans le Grand Santiago. ....	64
Figure 4. La Estación Mapocho.....	65
Figure 5. Le Mercado Central.....	65
Figure 6. Principaux équipements et principales voies qui desservent le site .....	65
Figure 7. Localisation des sorties de métro, des arrêts de bus et de la piste cyclable 42k .....	68
Figure 8. Localisation du site dans le réseau de transport métropolitain.....	69
Figure 9. « Plan Nolli » du secteur d'étude .....	70
Figure 10. Le tracé du Ferrocarril de Circunvalación.....	71
Figure 11. Le « tronçon inexistant » entre Estación Mapocho et Estación Providencia .....	71
Figure 12. Localisation des principaux « sous-espaces » qui configurent le site d'étude .....	72
Figure 13. Relevé des traversées piétonnes non régulées	
Figure 14. Congestion des zones d'attente .....	73
Figure 15. Relevé des zones obscures la nuit .....	73
Figure 16. Intensité des flux et des conflits entre les piétons, les vélos et les différents modes de transport .....	74
Figure 17. Saturation des trottoirs au droit d'une sortie de métro à l'entrée du pont La Paz .....	74
Figure 18. Tracé de la piste cyclable 42k .....	75
Figure 19. Insertion urbaine de la piste cyclable 42K le long du fleuve Mapocho .....	75
Figure 20. L'étroitesse des espaces autour des palissades du chantier du métro.....	76
Figure 21. Emplacement actuel des palissades .....	77
Figure 22. Projet d'aménagement des espaces publics de Metro .....	77
Figure 23. Plan anonyme de Santiago au XVIIème siècle.....	82
Figure 24. La Vega de la fin du XIXème siècle et la place devant le Mercado Central en 1900 ....	85
Figure 25. Les digues du Mapocho.....	92
Figure 26. Les travaux de canalisation du Mapocho, date indéfinie .....	94
Figure 27. Le plan du projet de canalisation du Mapocho, 1888.....	95



Figure 28. Vue aérienne du Parque Forestal et de la Estación Mapocho, non datée .....	95
Figure 29. L'espace public récupéré sur le fleuve vu depuis la Estación Mapocho .....	95
Figure 30. Plan de Santiago de 1793. ....	98
Figure 31. Le Puente de Palo en 1870. ....	99
Figure 32. Le Puente de Palo en 1891 .....	99
Figure 33. Le pont Cal y Canto en 1888.....	100
Figure 34. La Estación Mapocho et le terminal de tramway au début du XXème siècle.....	102
Figure 35. Le réseau de tramway et le Ferrocarril de Circunvalación, vers 1920 .....	103
Figure 36. Comparaison des itinéraires de tramway en 1930 et de bus en 1929.....	105
Figure 37. Plan du métro de Santiago en 1991 .....	108
Figure 38. Sorties de la Costanera Norte au droit du secteur d'étude.....	110
Figure 39. Périmètre de la Zona Típica Parque Forestal .....	114
Figure 40. Galería Imperio, Galería Edwards y Pasaje Matte .....	122
Figure 41. L'évolution du réseau de galeries et passages commerciaux .....	123
Figure 42. Tramway et bus dans le centre de Santiago, date indéfinie.....	124
Figure 43. Célébration pour l'anniversaire du coup d'État, 1982.....	125
Figure 44. Fête « de couvre-feu à couvre-feu » dans les années 1980 .....	125
Figure 45. Évènements culturels dans les rues de Santiago, dans les années 2000 et 2010. ....	127
Figure 46. La Révolution Pingüina,.....	128
Figure 47. Manifestation NO + AFP, .....	128
Figure 48. Manifestations à Plaza Italia dans le contexte du mouvement social chilien.....	130
Figure 49. Réponses à la question « <i>Comment s'appelle le secteur ?</i> » .....	150
Figure 50. Réponses à la question « <i>Qu'aimez-vous du secteur ?</i> ».....	151
Figure 51. Réponses à la question « <i>Que n'aimez-vous pas du secteur ?</i> » .....	151
Figure 52. Réponses à la question « <i>Pouvez-vous me nommer 3 éléments que vous considérez importants du secteur ?</i> ».....	152
Figure 53. Activités que réalisent les passants dans le secteur .....	152
Figure 54. Amplitude et ouverture de l'espace vers la Cordillère et le fleuve Mapocho .....	161
Figure 55. Étroitesse des espaces publics autour des clôtures du chantier du Métro .....	162
Figure 56. Étroitesse des espaces publics dédiés aux piétons le long de la rue General Mackenna	162
Figure 57. Surexploitation des espaces publics dédiés aux piétons sur La Paz-Puente.....	163

Figure 58. Sous-exploitation des espaces publics dédiés aux piétons .....	165
Figure 59. Circuler / Traverser / Atteindre .....	171
Figure 60. Charger / Transporter .....	172
Figure 61. Attendre / Se reposer .....	175
Figure 62. Rechercher l'ombre .....	176
Figure 63. Vendre / Acheter / Construire son espace. ....	180
Figure 64. Vendre / Acheter / Construire son espace. ....	181
Figure 65. Vendre / Acheter / Construire son espace. ....	182
Figure 66. Vendre / Acheter / Construire son espace .....	182
Figure 67. S'approprier / S'emparer de l'espace .....	184
Figure 68. Jeter / Abandonner.....	186
Figure 69. Nettoyer .....	187
Figure 70. Surveiller / Contrôler.....	188
Figure 71. Perception de la dégradation des espaces publics depuis le chantier du Métro .....	200

## Table des tableaux

Tableau 1. Liste des acteurs interrogés par organisme de rattachement.....	54
Tableau 2. Champ d'action et intérêts déclarés des acteurs institutionnels.....	78
Tableau 3. L'évolution du site dans le processus de métropolisation de Santiago.....	117
Tableau 4. Délimitation du secteur, typologie Groupe 1 .....	144
Tableau 5. Délimitation du secteur, typologie Groupe 2.....	146
Tableau 6. Délimitation du secteur, typologie Groupe 3 .....	148
Tableau 7. Chronologie et état d'avancement des initiatives des différents organismes.....	195

