

Ségrégation, agrégation, désagrégation.

Comment les pratiques spatiales composent les trois constellations de mobilité à Santiago du Chili

Yves JOUFFE

Ecole des Ponts ParisTech Université, Laboratoire Ville Mobilité Transport.

Alejandra LAZO

Universidad de Temuco, Département de géographie sociale.

Diego CARVAJAL

Universidad Arcis.

Résumé

Le système de transport urbain de Santiago s'étoffe et semble promettre une intégration de sa population pourtant largement ségrégée. Néanmoins, les modalités différenciées du déploiement des infrastructures dans un contexte d'Etat subsidiaire s'opposent concrètement à l'intégration proclamée. Nous proposons de questionner le produit de cette recomposition à partir des « pratiques spatiales » des habitants : déplacements et déménagements pleins d'un rapport symbolique au territoire qui mêle représentations et expérience incorporée.

Nous analyserons les pratiques spatiales à l'aide d'une grille de lecture composée de trois « constellations de mobilité » historiques. La première constellation, nommée « mobilité ségrégative », organise la ségrégation respective des quartiers des classes populaires et aisées. A cette frontière résidentielle s'ajoute une mobilité quotidienne distante et ségrégée comme celle marquée par le folklore historique des bus jaunes populaires. La constellation de « mobilité agrégative » place et classe tous les habitants dans une même norme de mobilité quotidienne, résidentielle et sociale. Elle est conforme aux discours des aménageurs du réseau intégré de transport public, le Transantiago. Enfin, la « mobilité désagrégative » diversifie les modes normaux d'inscription spatiale et socio-économique et permet un renoncement choisi à l'accessibilité et la mobilité.

Nous avons mené des enquêtes qualitatives dans quatre quartiers : au centre la Villa Portales dégradée, et en banlieue, El Cortijo, pauvre ; El Castillo, stigmatisé ; la Comunidad Ecológica, alternative. Elles mettent en évidence des pratiques spatiales situées à l'articulation des trois constellations de mobilité. Finalement, malgré le déploiement des infrastructures de transport en cours, la mobilité agrégative qu'elles supportent est dominante mais pas hégémonique car l'espace urbain, encore largement fragmenté, laisse perdurer des territoires de ségrégation et se développer des lieux de désagrégation.

Mots clés : mobilité quotidienne, mobilité résidentielle, mobilité sociale, ségrégation, Santiago du Chili.

2. Introduction

L'agglomération de Santiago du Chili a connu des transformations morphologiques spectaculaires lors des dernières décennies (Galetovic y Poduje, 2006). En particulier, son système de bus a été entièrement reconfiguré en 2007 sous le nom de Transantiago et intégré au réseau de métro (Lazo, 2011), tandis que celui-ci s'est partagé avec les autoroutes urbaines concédées, des investissements majeurs, dont la poursuite est planifiée¹. L'impact de ces transformations sur la société, tant l'expérience quotidienne que la structure sociale, a fait l'objet de diverses études, à Santiago (Ducci, 2000), ailleurs (Caravaca, 1998) et depuis longtemps (Bettin, 1982 [1979]). Nous proposons de réitérer ce regard sur la ville de Santiago en le centrant sur son système de transport et en interrogeant ses effets actuels sur la mobilité quotidienne comprise à la fois comme mouvements, représentations et expériences (Cresswell, 2011).

La proposition analytique de la « ville à trois vitesses » (Donzelot, 2004) caractérise trois mouvements de la ville contemporaine française. Gentrification, relégation et périurbanisation nomment trois processus socio-spatiaux idéal-typiques -analytiquement mis en parallèle bien qu'ils n'en forment qu'un- qui permettraient de comprendre dans son ensemble l'évolution et l'état de la ville. Nous visons le même objectif : distinguer un nombre limité de forces sociales qui permettent de réduire la complexité actuelle de la ville de Santiago du Chili. Nous souhaitons toutefois nous détacher des découpages géographiques tel que celui que la ville à trois vitesses reprend, à savoir centre, banlieue proche, périphérie plus lointaine. En effet, nous ne cherchons pas à qualifier des quartiers. Notre intérêt pour la mobilité quotidienne individuelle nous pousse à identifier l'exercice de différentes forces sur des individus voire des ménages. Ces forces sont grandement mais pas seulement médiatisées par les formes spatiales à toutes les échelles de la ville. Le quartier ne sera donc pas une unité d'analyse mais un lieu d'observation de l'articulation de ces forces. Leur tension produit des pratiques individuelles de mobilité susceptibles de révéler les dynamiques sous-jacentes. Nous réaliserons cette analyse dans quatre quartiers qui représentent une diversité de situations socio-spatiales des couches populaires et moyennes de la population de Santiago, ce qui nous offrira un champ d'analyse des forces qui agissent sur l'ensemble de la ville.

Nos quatre terrains de recherche ne nous permettent pas d'identifier heuristiquement les processus à l'œuvre. Nous ne pouvons reconnaître quelle force ou articulation de forces se donne à voir dans les mobilités des habitants d'un quartier. Et nous manquons d'observations dans une diversité de quartiers pour tenter de décrypter les forces au travers des pratiques. Nous proposons donc une définition de ces processus à partir de la littérature scientifique dans une première partie, avant de qualifier heuristiquement leur articulation particulière à chaque terrain dans une seconde partie. La clarté de ces articulations signifiera la pertinence des forces ainsi définies et permettra une prise de recul sur les actuels rapports de forces qui dessinent l'avenir de la ville.

3. Cadre théorique

La proposition théorique qui suit ne prétend pas réaliser une synthèse des analyses morphologiques de la ville de Santiago ou des grandes villes en général. A défaut de synthèse, la recension très commentée des grands sociologues de la ville par Betti (1982) nous permettra de reconnaître quelques échos entre notre proposition et des éléments de certaines œuvres magistrales. La confrontation de nos hypothèses de travail à ces réflexions déjà consolidées par l'empirie et la critique restera toutefois à mener. Nous nous appuierons plus simplement sur une caractérisation de la ville autour de son système de transport à plusieurs points de son histoire comme reflet de multiples modes de fonctionnement

¹ Voir la page ministérielle du « Plan Maestro de Transporte Santiago 2025 », où métro et autoroutes concédées obtiennent respectivement 41 et 36% des financements étatiques, contre 6% pour les infrastructures de bus.

URL :

http://www.sectra.gob.cl/Planes_Maestros_de_Transporte_Urbano/ciudad/Gran_Santiago/plan_stgo_2025.html

Consultée le 26 août 2013.

superposés dans la ville actuelle. Notre définition reprend le concept de « constellations de mobilité » définie comme une structure matérielle, symbolique et pratique située historiquement et géographiquement : *“notion of ‘constellations of mobility’ as historically and geographically specific formations of movements, narratives about mobility and mobile practices, which reveal the importance of an historical perspective that mitigates against an overwhelming sense of newness in mobilities research”* (Cresswell, 2011 : 159). De cette historicité se déduit la superposition de plusieurs constellations au même moment : l’actuellement dominante, celle qui n’a pas fini de disparaître et celle qui commence déjà à apparaître. Nous rechercherons donc les indices d’une première constellation dans les analyses du passé récent, d’une autre dans le présent hégémonique et d’une dernière dans des signaux faibles. Pour compenser le risque inévitable de surinterprétation de cette troisième constellation, nous appuierons notre structuration sur des analyses historiques analogues déjà consolidées comme celle des mécanismes de gouvernement de Michel Foucault, souveraineté, discipline et sécurité.

L’histoire du système de transport urbain de Santiago suggère un premier partage simple : avant et après le Transantiago. Le chaos même de sa mise en place en 2007 assimile cette dernière à un rite d’institution entre deux époques. Les discours officiels annonçaient effectivement ce changement de monde, vers les villes de « classe mondiale » (Maillet, 2008). Il resterait toutefois à identifier ce qu’il reste de ce temps d’avant, celui des « bus jaunes », si nous souhaitons y reconnaître une constellation de mobilité encore active. Le simple fait qu’une grande partie des bus jaunes furent simplement repeints nous donnent confiance dans la survie occulte d’une partie de l’ancien système.

L’histoire de la ségrégation résidentielle nous indique une partition complémentaire. En suivant la synthèse de Ramiro Segura (2012), les structures urbaines des villes d’Amérique latine sont d’abord marquées par une ségrégation résidentielle sur la base de critères socio-économiques et non pas tant de critères raciaux comme aux Etats-Unis. Nous nous concentrerons donc sur la fonctionnalité économique et sociale de la mobilité plutôt que de considérer les effets ségrégatifs propres aux discriminations phénotypique, même si le racisme est loin d’être absent de la société chilienne. Les variables majeures de la ségrégation au quotidien que sont l’âge et le genre (Segura, 2012) seront articulées au schéma à base socio-économique et non pas placées à son fondement. L’autre caractéristique relevée par Segura est l’histoire des formes de ségrégation dans les villes latino-américaines. Cet auteur reprend l’analyse de San Pablo réalisée par Teresa Caldeira et relève que le même schéma se retrouve à quelques nuances près dans diverses villes du continent. Il s’agit de trois configurations de ségrégation spatiale : une « ville concentrée et hétérogène » (1890-1940), puis une « ville dispersée » où se séparent un centre riche et une périphérie pauvre (1940-1970), et enfin des processus qui complexifient l’opposition centre-périphérie, notamment par l’apparition de quartiers aisés au sein de la périphérie pauvre mais séparés de la population avoisinante (1970-2000). Effectivement ce changement d’échelle de la ségrégation a aussi été documenté pour Santiago (Sabatini y Brain, 2008), participant effectivement d’une complexification de sa structure socio-spatiale (Ortiz, Escolano, 2013). Par contre, la ville concentrée et hétérogène semble avoir été largement effacée pendant et après la dictature par les brutales « éradications » qui ont déplacé les quartiers pauvres en périphéries très ségréguées des emplois métropolitains (Rodríguez y Sugranyes, 2005). Nous relèverons donc dans cette histoire de Santiago l’opposition entre la ville dispersée et ségréguée à grande échelle, et les nouveaux processus qui lui superposent une forme urbaine plus complexe, actuellement ségréguée à petite échelle et encore en devenir.

Le croisement des deux scissions historiques du transport et de la ségrégation résidentielle identifie trois moments, à savoir la ville dispersée des bus jaunes, la ville dispersée du Transantiago, et une ville en recomposition à qualifier. A partir de ces trois grands moments, nous avons épuré trois constellations de mobilité. Suivant la définition de la mobilité comme mouvements, représentations et pratiques (Cresswell, 2011), nous avons recensé les informations sur la structure de transport et de ségrégation, sur les discours associés et sur les expériences de mobilité, de façon à associer les faits les plus distinctifs à

une des trois constellations. Nous les qualifions de ségrégation, d'agrégation et de désagrégation.

Ségrégation

Dans la « ségrégation » ou « mobilité ségrégrative », le système de transport est ségrégré tout comme les bus jaunes étaient séparés du métro : ces modes ne se connectaient pas et reliaient des parties de la ville largement distinctes. La ségrégation géographique se consolidait aussi en des expériences distinctes qui radicalisaient la ségrégation sociologique. Les bus jaunes étaient marqués d'une culture propre associée aux milieux populaires, ce qui les rendait presque inaccessibles à des usagers d'autre origine sociale : règles ni étatiques ni marchandes mais établies par le conducteur, inconfort, danger, violence (Tomic and Trumper, 2005). La ségrégation des modes de transport existe aussi pour les routes. L'expansion des quartiers riches appelle la construction des routes et réciproquement, mais ce lien est neutralisé pour les quartiers pauvres qui se contentent d'une voirie défectueuse, laquelle dégrade le transport public, tandis que la voiture individuelle demeure trop chère pour ses habitants (Figuroa, 2004). Le Transantiago est conçu comme un mode de transport des classes populaires distinct des usagers de l'automobile sur les autoroutes privées (Maillet, 2008).

Cette séparation technique et pratique des modes se traduit enfin par un imaginaire de ville barbare opposée à une ville civilisée. Forcée dans l'expérience des bus jaunes (ibid.), l'idée de culture « barbare » a resurgi dans les discours institutionnels lors de l'intégration du métro au Transantiago. L'arrivée annoncée d'une masse de nouveaux usagers dans le métro a suscité l'installation au son sein de dispositifs d'inculcation de la « culture métro » (Ureta, 2008). Les identités sociales de Santiago se structurent encore dans cette opposition socio-spatiale (Márquez, 2012). Les parties de la ville qui s'opposent correspondent au centre productif (le cône Nord-Est) et à la périphérie dénuée de travail formel. Les mobilités se font au sein de ces espaces et la seule mobilité à relier de manière légitime les deux villes ségrégréées est la mobilité instrumentale, c'est-à-dire de travail depuis les périphéries vers les centres. A Santiago, les transports s'organisent exclusivement au service des déplacements domicile-travail² et révèlent qu'ils sont les seuls déplacements véritablement légitimes malgré les impuissantes volontés technocratiques de régulation de la pollution et de la congestion (Reyes, 2004). Les ouvriers et employés doivent rendre invisible leur présence là où ils travaillent (Tomic and Trumper, 2005), ils ne traînent pas dans le centre, et quand certains jeunes populaires le font, ils s'en font expulser. Dans le cas de La Plata en Argentine, Ramiro Segura (2012) exprime bien cette ségrégation dans les mobilités quotidiennes et dans les imaginaires, y compris ceux des habitants de la périphérie. La ville périphérique, ville barbare, est éloignée mais également très présente dans l'imaginaire des habitants de la ville centrale civilisée sous le motif de la peur de l'invasion et de l'agression (Ducci, 2000).

Agrégation

La constellation de l'agrégation intègre les différents modes de transport en un seul système intermodal qui prétend couvrir l'ensemble de l'agglomération. C'est l'innovation essentielle du Transantiago comme organisation hiérarchique de lignes structurantes (bus longs et métros) et de lignes de rabattement (bus courts), qui suppose en général des déplacements intermodaux au lieu des trajets directs en bus jaunes (Díaz, Gómez-Lobo y Velasco, 2006). L'intégration structurale mais aussi tarifaire a permis de fondre réseau de bus et de métro en un nouveau mode composite : on ne prend plus tel ou tel mode de transport mais le Transantiago grâce à sa carte « Bip ».

L'agglomération est ainsi pleinement intégrée quoique pas homogène mais différenciée. La dispersion de la ville, de ses périphéries et de ses centres, maintient une gradation sociospatiale autour d'un cône nord-est encore dominant avec 90% des bureaux

² «Hasta el momento, sólo se han concretado las medidas inmediatas del Plan de Transporte Urbano, que son medidas de gestión de tránsito destinadas a facilitar los flujos pendulares de la población en los horarios punta.»

en 2000 (Rodriguez y Winchester, 2004), même si apparaissent de nouvelles centralités secondaires comme les *malls*. La mobilité quotidienne est difficile et coûteuse ce qui différencie notablement l'accessibilité des différents quartiers vis-à-vis des marchés métropolitains. La possibilité d'une ascension sociale est associée à une mobilité résidentielle vers un quartier plus valorisé, c'est-à-dire plus accessible entre autres critères, et à l'acquisition de l'automobile (Ureta, 2009). Ces deux critères d'accessibilité par la localisation résidentielle et la disposition d'une automobile se combinent pour que les aspirations spatiales de la classe moyenne soient structurées par la géographie des quartiers riches, qui combine le centre économique et une centralité périphérique exclusive de par le mode automobile (Greene y Soler, 2004).

Domine l'imaginaire d'une classe moyenne qui peut réussir par le mérite à l'école et au travail, identité de classe actuellement dominante (Barozet y Espinoza, 2010). L'imaginaire de l'intégration sociale passe par la consommation, malgré les différences de niveaux de consommation et l'endettement qu'elle suppose pour les plus modestes. L'expérience du métro autrefois réservé à l'élite ou aux villes de classe mondiale ancre cet imaginaire dans les corps, comme en témoigne un usager du nouveau métro de Delhi (Butcher, 2011). La ville devient alors légitimement accessible, mais à condition d'une consommation, de fait généralisée sous un régime néolibéral où jusqu'aux services d'intérêt général sont libéralisés, y compris le transport. Les instigateurs du Transantiago l'ont ainsi conçu comme un service autofinancé et amélioré par les choix des consommateurs (Maillet, 2008).

Désagrégation

Dans la constellation de la désagrégation, les systèmes de transport se multiplient ainsi que leurs organisateurs et fournisseurs. Ils peuvent se différencier et s'autonomiser, comme le réseau de voies cyclables encore très incomplet³ ou les vélos municipaux en libre-service⁴. Ils ne sont pas hiérarchisés ni ségrégués car ils peuvent être combinés et articulés comme des alternatives multimodales selon les préférences changeantes des utilisateurs. C'est le cas des gentrificateurs du centre de Santiago qui choisissent entre marche, métro, voiture, bus, et si besoin taxi ou taxi collectif (Contreras, 2011). À l'extrême, chacun individu ou groupe peut devenir fournisseur de mobilité, par exemple en prêtant sa voiture, notamment par l'intermédiation d'outils de télécommunication et d'interfaces numériques. En effet, le numérique révolutionne les transports en permettant à la fois un ajustement en temps réel et une personnalisation extrême du service. Cette tendance apparaît dans les comptes twitter du métro, dans sa communication sur les services offerts aux consommateurs en plus d'une sécurité et d'une efficacité du transport (Jouffe, Carvajal y Lazo, 2012), ainsi que dans la mise en place d'arrêts de bus à double file d'attente, pour les personnes préférant attendre une place assise et pour celles acceptant de voyager debout⁵. Le rééquilibrage entre les modes ne semble toutefois pas encore se faire par l'amélioration de la qualité du réseau de bus mais par la congestion des réseaux de métro et de voirie, dont la régulation tarifaire annoncée rétablirait un gradient agrégatif voire une frontière ségréguative.

Le développement de systèmes de transport différenciés mais non hiérarchisés, relayé par le déploiement spatial des télécommunications, participe de la dispersion de nouvelles centralités de production et de consommation. Elles concurrencent le centre historique, celui de la mobilité ségréguative ou agrégative, dont l'accessibilité privilégiée à l'ensemble de l'agglomération devient accessoire. Chaque individu ou groupe d'individus crée son propre territoire et sa propre accessibilité avec ses propres modes de déplacement

³ Voir le bilan et les projets du gouvernement en juin 2008 : <http://www.sutp.org/further-downloads/category/117-bogota-semana-de-la-bicicleta?download=252:desarrollo-y-desafios-para-la-promocion-de-la-bicicleta-en-chile> (Consulté le 29 août 2013)

⁴ Ils existent à Providencia : <http://www.providencia.cl/servicios/ciclovias-y-bicicletas-publicas> (Consulté le 29 août 2013)

⁵ Fait signalé par Sebastian Ureta.

à partir de ses propres activités et sociabilités elles-mêmes fondées sur son propre système de valeurs. Ces territoires se multiplient autant que les appartenances sociales en dissolvant la structure urbaine à l'échelle métropolitaine. La dispersion d'ensembles résidentiels aisés dans les périphéries plus modestes voire pauvres (Sabatini y Brain, 2008) et la gentrification (Contreras, 2011) sont encore surtout ségrégatifs mais ils annoncent un possible rééquilibrage des différents quartiers de l'agglomération. Le rééquilibrage apparaît déjà dans les zones centrales de Santiago, au travers de l'installation récurrente de ménages vulnérables dans des campements informels. Ces ménages, actifs et situés juste au-dessus du seuil de pauvreté, refusent le logement social dans les périphéries ségréguées et dangereuses. Ils privilégient le campement central qui donne accès à la ville et droit à un logement social dans la même commune centrale (Brain, Prieto y Sabatini, 2010). Cette stratégie remet donc en cause l'exclusivité sociale du centre de la ville ségréguée, davantage encore que la location d'appartements chers et dégradés dans le centre par des ménages pauvres, notamment péruviens, dans un effort risqué de participation à la ville agrégée (id.). Les campements des interstices urbains annoncent en effet une « condition cosmopolite » marquée par la généralisation des situations de frontière où les limites spatiales et les identités sociales se recomposent face à une étrangeté toujours relative (Michel Agier, 2013). La constellation de la désagrégation peut alors se comprendre comme le support et l'expression dans la mobilité urbaine d'une telle condition cosmopolite.

Les mobilités acquièrent une légitimité non hiérarchisée car relative au groupe d'appartenance, appartenance elle-même située et dynamique. Leur forme générique est donc une mobilité liée à une sociabilité porteuse d'activités diverses non réductibles aux catégories de production et consommation. Encore une fois, les réseaux sociaux numériques jouent un rôle de support et de structuration d'un territoire qui perd ses repères collectifs. A la limite, c'est le système de mobilité qui devient le support d'une activité d'échanges principalement distants. Le téléphone portable et la connexion à internet devient effectivement plus important que la voiture dans d'autres contextes (REF). Les sociabilités militantes en constituent un exemple, en liant une transformation de la ville à une mobilité quotidienne éloignée des mobilités confinées, instrumentales ou consuméristes, comme Charlotte Pujol (2010) l'a analysé en Argentine. La ville « défaite » et « refaite » est alors assumée comme un ensemble disparate de marges et d'interstices à « confédérer » pour le droit à la ville (Bourdeau et al., 2013).

Echos

Nous retrouvons des échos de cette trilogie de constellations de mobilité chez Henri Lefebvre et Michel Foucault. Nous les évoquons sommairement afin de consolider le fondement de notre proposition quoiqu'une confrontation fine s'imposerait. Selon Bettin (1982), l'hypothèse fondamentale de Lefebvre est l'avènement à peine entamé d'une société urbaine, lieu d'émancipation sociale et d'exercice du droit à la ville, distinct de la ville comme forme sociospatiale historique. La forme de la société urbaine pourrait correspondre à la constellation de la désagrégation. Les deux autres constellations peinent à être reconnues dans les autres stades historiques de la ville. Il s'agirait de deux moments de la ville industrielle, long stade encore actuel de destruction de la ville médiévale commerciale par l'industrialisation qui augmente radicalement son échelle spatiale. Nos constellations trouvent d'autres échos dans la typologie historique des espaces de production, également relevée par Bettin. L'espace « abstrait » renvoie bien au gradient de l'agrégation tandis que la désagrégation peut se retrouver dans l'espace « différentiel », ce qui pose d'ailleurs la question de la place de l'espace « contradictoire », intermédiaire chez Lefebvre et inexistant pour nous. La constellation de la ségrégation semble située entre l'espace « historique » et l'espace « abstrait », c'est-à-dire où un espace où les micro-ségrégations spatiales et politiques de celui-là se déploient à la grande échelle de celui-ci.

Les différents mécanismes de gouvernement identifiés par Michel Foucault peuvent être mis en relation avec nos trois constellations. Foucault (2004: 7-9) précise explicitement qu'il n'y a pas une époque de la souveraineté, puis une autre des disciplines et enfin une autre de la biopolitique, mais que les trois mécanismes de la souveraineté (légaux,

disciplinaires et biopolitiques) coexistent et que l'un se voit plus accentué que les autres pendant certaines époques. La souveraineté légale comme défense d'un territoire, d'une frontière contre les barbares, apparaît comme le mode de gouvernement privilégié de la ségrégation. Nous l'avons par exemple actuellement observée dans la mobilisation conjointe de la police nationale, de contrôleurs publics et d'agents des compagnies privées de bus dans la répression des fraudeurs, focalisée dans les quartiers pauvres. La discipline construit une norme unique qui permet l'utilisation des transports de masse et le respect des modalités de la mobilité agrégative. C'est là que la « culture métro » portée par les usagers civilisés du métro laisse place à « l'effet métro » généré par les dispositifs disciplinaires installés en son sein (Ureta, 2012). La sécurité biopolitique est le déploiement d'un contrôle au nom de la liberté afin de libérer le potentiel de la vie en respectant ses différentes manifestations. Des mobilités normales sont identifiées et utilisées contre d'autres normes, construites comme déviances, qui peuvent par la suite être intégrées sous conditions.

4. Résultats

Les quatre quartiers où nous avons exploré les pratiques de mobilité quotidienne notamment par des entretiens semi-directifs souvent répétés (une quinzaine de personnes par terrain) sont distribués dans l'agglomération de Santiago (voir la carte⁶), mais aussi sur l'échelle sociale. Au Sud, le quartier El Castillo est constitué exclusivement de logements sociaux produits par les violentes éradications de campements informels, et est notre terrain le plus éloigné du cône nord-est productif. Il est stigmatisé par la pauvreté, le trafic de drogue et la délinquance violente, davantage que El Cortijo située au Nord. Ce très modeste quartier est issu d'une occupation de terre en 1971 et se trouve deux fois plus près du centre (situé par la Plaza de la Constitución sur la carte). La Villa Portales a une position très centrale, en bordure ouest de la ville-centre et proche des axes routiers et de deux lignes de métro. Il s'agit d'un projet d'architecture moderne des années 1950, emblématique d'une classe moyenne modeste pour laquelle étaient réservés les logements. L'ensemble résidentiel a ensuite connu une nette dégradation physique en même temps qu'un déclassement social. Enfin, la Comunidad Ecológica à l'Est fut à l'initiative d'un groupe de ménages de classe moyenne supérieure qui ont souhaité construire de leurs propres mains une utopie en marge de la ville.

Figure 1 - Situation des quatre quartiers (Nord : El Cortijo ; Sud : El Castillo ; Ouest : Villa Portales ; Est : Comunidad Ecológica) dans l'agglomération de Santiago (grise sur cette vue satellitaire), ainsi que le réseau de métro (rouge, vert, bleus et jaune) et de voirie principale (jaune orangé)

ACA EL MAPA figure 1.jpg

Source: Google Maps, le 29 août 2013

Nous relevons dans chaque terrain les constellations qui semblent constituer le cadre des pratiques de mobilité, en termes de déplacements, de représentations et d'expériences.

El Castillo

Dans le cas du quartier populaire du Castillo, les entretiens et conversations sur le terrain (voir Avellaneda y Lazo, 2011 et Lazo, 2011) ont permis de constater comment le système des bus jaunes permettait aux habitants d'échapper à leur insularité par des déplacements longs en temps et en distance. Il faut en effet noter que les bus jaunes permettaient à leurs usagers d'accéder jusqu'aux lieux les plus éloignés et retirés de la ville,

⁶ URL :

https://maps.google.com/maps?q=El+Belloto+%2F+Av.+Gral.+Vel%C3%A1squez,+Estaci%C3%B3n+Central,+Chile&hl=es&ie=UTF8&ll=-33.493021,-70.582695&spn=0.26341,0.308647&sll=-33.448613,-70.685112&sspn=0.013571,0.01929&oq=el+bello,+estacion+central,+Chile&hnear=El+Belloto+%2F+Av.+Gral.+Vel%C3%A1squez&t=h&z=12&lci=transit_comp

souvent en un trajet direct. En ce sens, malgré ses défauts en termes d'infrastructures, de pollution, de concurrence, d'insécurité routières, etc. (Díaz, Gómez-Lobo y Velasco, 2006), ce système permettait aux habitants de la périphérie d'être connectés avec les autres parties de la ville et surtout avec un système transport-travail. Ce fait, grandement valorisé par les habitants les plus pauvres, a changé à partir de la mise en place du Transantiago qui a compliqué leur mobilité, ce qui a mis leur économie quotidienne sous une tension accrue.

"(...)Es que antes era diferente con las micros amarillas, la micro entraba por Batallón Chacabuco, está es Inés de Suárez, cinco pasajes más allá es Batallón Chacabuco, y habían diferentes paraderos. Entonces la micro hacía este recorrido, y venía y entraba por el (paradero) 39 de Santa Rosa, y entraba por batallón Chacabuco, eso hacía, y la gente caminaba hacia acá, la gente caminaba hacia el sur.

¿Igual la gente caminaba? *Sí, pero era como más fácil. Y había otra (micro) que entraba por los pasajes, entonces era como más fácil. Ahora no, no hay, no hay esa locomoción y se ha hecho muy difícil para la gente. La gente.. si hiciera entrevista a otras personas, lo primero que diría 'es la locomoción' o 'una línea de colectivo, porque no hay. (...) tengo una compañera que vive más o menos donde están haciendo la carretera (Acceso Sur), un poco más arriba (ruido ambiental) tiene un paradero al lado, entonces ella toma una micro y se tiene que bajar en Gabriela, y ahí en Gabriela tiene que tomar otra. Entonces los cambios de micro, son dos, no me acuerdo cómo se llaman, y en los trayectos esos, no le alcanza a cubrir los pasajes, no le alcanza, de repente le cobran dos o hasta tres pasajes⁷. Tiene que tomar la micro y marcar, y no le alcanza. Y llega como a las once u once y media (de la noche)."*

Si le Transantiago avait comme objectif d'intégrer les différents modes de transport dans un seul système hiérarchique que couvrait l'ensemble de la ville, il n'a pas été capable d'intégrer les groupes les plus pauvres et ségrégués qui ont vu augmenter leurs temps d'attente et les coûts physiques et monétaires de déplacement tandis que la carte mentale qu'il avait de la ville devenait obsolète. Il existe ainsi aujourd'hui des lieux avec une très faible desserte en transport, surtout dans les zones pauvre et périphériques de la ville. De même, après une période d'évaluation positive, la majorité des usagers évaluent négativement le service fourni par le Transantiago (61% d'insatisfaction contre 12% de satisfaction en 2012, pire évaluation depuis l'année de sa chaotique mise en route⁸). La mobilité agrégative promise ne s'est pas réalisée et la mobilité ségréguative s'est maintenue voire renforcée.

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

“¿Crees que vives lejos de la ciudad?”

Cuando andaba en micro sí, ahora que ando en auto, para mí Santiago es más chico y naturalmente es una cuestión de movilidad

¿Hace cuanto tiempo tienes auto?

Mira, vehículo, auto del año 2005 más menos, pero vehículo desde que cumplí 18 años, me compre una moto.

¿Te gusta Santiago?

Yo soy cómodo, me gusta todo lo que indica comodidad, Santiago indica comodidad pero sin duda que si tuviera los medios me gustaría estar en Coquimbo en un lugar donde haya playa y tenga la tranquilidad económica, llámese tranquilidad tener hacer un trabajo lo suficientemente interesante pa' ganar las lucas suficientes p' estar así."

⁷ A cause de la longueur du trajet et du nombre de changements.

⁸ Selon l'enquête commandée par le Ministère des Transports au bureau d'études Collect-GfK. Source : Fuentes, Francisco (2013), « Transantiago llega a su mayor desaprobación desde 2007, con 61% de rechazo », *Blog del Mercurio*, 28 janvier 2013, URL : <http://www.elmercurio.com/blogs/2013/01/28/8825/Transantiago-llega-a-su-mayor-desaprobacion-desde-2007-con-61-de-rechazo.aspx> Consulté le 28 août 2013.

Nous reconnaissons l'ambition de réussite sociale par et pour la mobilité tant quotidienne que résidentielle. Cette sortie de la ségrégation vers l'agrégation apparaît néanmoins rare donc difficile, et précaire à cause de l'endettement qu'elle suppose.

El Cortijo

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

Entre ces deux configurations effectivement observées, existent aussi plusieurs situations intermédiaires. Une analyse de la structure de ces configurations (Jouffe, à paraître) à partir de leur caractérisation empirique (Jouffe, 2011) révèle que ces entre-deux peuvent se lire comme le produit conjoint de la pauvreté, de la domination symbolique et de l'enracinement de ces habitants modestes.

D'une part, leur position économique et géographique annule la rentabilité d'une mobilité coûteuse et épuisante vers des emplois mal payés.

“de aquí me iba en una micro, me bajaba en Mapocho y de ahí tomaba otra y me bajaba en la plaza de armas y de ahí de la plaza de armas me tomaba otra, así me iba en la locomoción, mucha plata me sale, mucho gasto así que no, yo no voy a trabajar para allá, así que trabajo en pololitos lo que me salga por ahí.” (Valentín, 45 ans)

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

“Yo mucho tiempo atrás, saque a mis hijos que estudiaran y así y todo yo trabajaba en casas particulares, haciendo aseo, planchando, hacia lo que fuera. Lejos de acá, por allá, por Las Condes, para arriba.” (Irma, 60 ans)

La consommation exerce aussi une domination symbolique qui seule justifie de sortir de chez soi pour certaines personnes. La dépression due à son impossibilité, par exemple à cause de la perte des revenus au début de la retraite, révèle l'effectivité de cette puissance symbolique.

“No salgo, no tiene gracia, porque póngale usted que voy a vitrinear y me gusta algo, pucha qué lata no poder comprarlo, entonces no voy, cuando tengo plata me gusta ir pero sin plata no. Cuando trabajaba si poh, disponía de mi plata y salía todos los meses, era diferente, ahora no es todo... eso me tiene arañada poh, bajoneada que me llevo aquí, en la casa nomás. Iba al centro, iba a comprar, les compraba regalos a mis nietos, salía a todas partes, ahora no.” (Javiera, 60 ans)

Enfin, l'enracinement à la maison et au quartier renforce l'effet de l'inégalité économique en poussant vers un repli dans le quartier. Il est généralisé car il s'inscrit dans des histoires personnelles similairement marquées par l'occupation collective fondatrice et par leur commune situation de bénéficiaires d'un programme de reconstruction sur site de leurs maisons.

“Si yo no lucho por este espacio que tiene historia, me compraría en otro lado y no estaría ni ahí con la historia, y no es así, yo no pienso así, como otras personas que no están ni ahí, no valoran la historia, lo que han tenido o el sacrificio.” (Daniel, 50 ans)

La constellation de l'agrégation apparaît dominante chez les personnes rencontrées au Cortijo, dont la majorité vise l'ascension sociale et goûte la consommation dans la métropole. La mobilité instrumentale de la ségrégation dépend toujours de ces deux éléments. Des mécanismes ségrégatifs forts de reproduction des inégalités économiques persistent et imposent un repli dans leur quartier à nombre des personnes engagées dans une mobilité métropolitaine. Mais, ces replis peuvent concerner soit seulement les supports économiques, soit également les aspirations symboliques. Dans le premier cas, la personne reste fondamentalement dépendante de l'imaginaire de l'agrégation vers laquelle elle tend malgré une mobilité limitée, ce que révèle son isolement revendiqué de son voisinage.

“El barrio me gusta aquí, no me meto con nadie, no converso con nadie. Aquí nomás encerrado en la casa. Mis cuatro paredes aquí nomás. Mis cuatro sitios digamos, mis cuatro paredes encerrados aquí. Yo no comparto con nadie. Tengo familiares ahí, tengo familiares allá. Son compadres, comadres pero nunca me junto con ellos, no. Aquí nomás esta es mi postura, aquí nada más. [...] no, es que yo no soy mucho de amistad, ahí nomás, no comparto mucho, es bien poco, más me dedico a trabajar, a nada más.” (José, 60 ans)

Dans le deuxième cas d'un repli à la fois économique et symbolique, l'investissement dans l'amélioration de la maison et du quartier est du ressort de la constellation de la désagrégation. L'âge est facteur de repli dans le quartier, en limitant capacités de mobilité et espérances de vie donc d'ascension sociale. Il forme ainsi un ressort de mise en tension de la constellation de l'agrégation vers la désagrégation.

À l'inverse, le repli peut être interprété comme un élément complémentaire de la constellation de la ségrégation, son envers négatif où une partie de la population serait mise en dehors du jeu de l'économie formelle située dans le centre productif. Ces exclus seraient les incapables, enfants, handicapés et anciens, les mauvais pauvres qui résistent au travail formel et les délinquants, tous surnuméraires et foncièrement barbares (Castel, 2000). De même, le genre définit un critère de mobilité, implicite mais opératoire d'une discrimination. En suivant notre terrain et celui de Segura (2012), les femmes seraient bien intégrées à la mobilité ségrégative mais également contraintes à la deuxième journée de travail pour assurer les tâches domestiques.

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

Villa Portales

Ce ne furent pas les classes populaires mais les classes moyennes et moyennes supérieures qui s'adaptèrent à la mobilité imposée par le Transantiago. Elles tirèrent profit de la meilleure connectivité et accessibilité offertes, surtout pour se rapprocher des lieux de consommation et de socialisation, voire de travail. Le métro (notamment sa ligne 1), initialement limité au centre, s'est aussi rapproché des quartiers plus aisés du nord-est, et a ainsi permis à beaucoup de professions libérales qui y vivaient, de renoncer à l'automobile pour se rapprocher de leur travail dans le centre.

Dans le cas de la Villa Portales (voir Lazo, 2011), certains de ses habitants les mieux dotés économiquement tirèrent profit de leur accès proche aux métros et bus, ce qui leur offrait une marge de manœuvre plus large entre ces modes et l'automobile. Cela s'est reflété notamment dans leur accès effectif à différents lieux et portions de la ville. Toutefois, cette accessibilité ne fut pas tant un effet du Transantiago que de leur localisation au sein de l'agglomération.

“¿Qué piensa de las micros? Ehhh... no encuentro nada de malo, lo que sí que los espacios de las micros nuevas no son muy cómodos, las pocas veces que he andado en

micro porque no es mucho, porque no ando en micro, porque me da la impresión que la gente no anda cómoda queda un poco indefenso (...)

¿Por qué no ocupa la micro? *No tengo instancia de tomar micro, el metro es lo más rápido.*

¿Y qué piensa del metro? *Yo creo que es costumbre.*

¿Le gusta? *Me es agradable porque es rápido.*

¿Y el auto? *Eso es lo que más me gusta.*

(...) **¿Tienen amigos en otras comunas?** *En todos lados, en Las Condes, en Providencia, en Peñalolén, en La Dehesa, en San Bernardo.*

¿Los visitan regularmente? *Sí, vamos fuera de Santiago, Chimbarongo, por todos lados.*

Y esos desplazamientos ¿los hacen en auto? *Todos en auto.*

¿Qué hacen en el tiempo libre? *Vamos a ver a mis padrinos, vamos a la casa de mis primos, eso es nos movemos en San Bernardo que están mis padrinos y Peñalolén, están viviendo allá en Larrain, Ñuñoa, esos son los desplazamientos mayores, La Reina.*

¿Y las compras? *Compras tenemos afortunadamente tenemos un Líder, acá mismo en la esquina de General Velazquez y el otro Líder esta en Matucana pasadito Mapocho y es súper cómodo.*

¿Y los otros tipos de compras? *Los Mall”.*

L'exemple cité ne correspond toutefois qu'à une partie des habitants de la Villa Portales. Un autre groupe ne profite pas de cette accessibilité et se trouvent souvent ségrégués et isolés. Sa situation économique plus modeste combinée à cette enfermement paradoxal est le reflet de l'actuelle dégradation matérielle (du bâti) et socioéconomique (des habitants) de la Villa. En effet, notre travail de terrain nous a permis de constater qu'une partie importante des habitants de la Villa Portales étaient immobiles ou plutôt mobiles seulement dans leur propre ensemble résidentiel. Ce fait a été également observé dans le cas des plus précaires du quartier du Castillo, qui se retrouvaient souvent prisonniers de la proximité par manque de ressources. En ce sens, pour pouvoir se déplacer, il ne suffit pas de bénéficier d'une accessibilité aux différents systèmes de transport mais il faut aussi avoir de multiples ressources et de bonnes raisons de sortir.

“hay gente de clase media trabajadora como que aspira a ganar sus lucas y superarse, y también te vas a encontrar con gente que vive una pobreza super oculta, gente mayor que también, ese es el lado oculto de la Villa que la gente vive tan encerrada en ese mundo que no tiene una visión más global, por eso te digo que yo tengo amigos, te puede decir amigos que los conozco de chicos y que se quedaron marcando el paso, esos amigos que los veis en las plazas, que les cuesta buscar trabajo, que están cesantes, que se quedan ahí, que empiezan a tomar, fumar...”

La constellation de l'agrégation semble fournir le cadre des pratiques de mobilité des habitants suffisamment aisés de la Villa Portales. Leurs modes de transport sont choisis en fonction de leur efficacité (métro, automobile) et non imposés par un manque de revenus (bus). L'accessibilité permise s'incarne dans une mobilité à l'échelle de la métropole. Ce quartier péricentral constitue alors, pour eux, un secteur intermédiaire, entre la périphérie pauvre et les quartiers aisés, qui incarne l'ascension progressive sur un gradient socio-spatial.

Cette constellation est par contre neutralisée pour les ménages plus démunis. Le quartier et sa localisation privilégiée ne suffit en effet pas à fonder une accessibilité effective. Leur relative immobilité traduit aussi leur mise à l'écart de l'économie formelle mais aussi de la consommation de loisirs. Elle situe ces habitants pauvres dans l'envers de la constellation de l'agrégation, à savoir une immobilité spatiale liée à une descension sociale, quand l'agrégation appelle le mouvement inverse.

À la Villa Portales existent aussi des habitants qui construisent une mobilité revendiquée comme alternative à un système social qui sépare les individus en fonction de leur position socioéconomique, c'est-à-dire alternative à la constellation de l'agrégation. En tant que geste politique de construction située de nouvelles normalités dans la mobilité quotidienne, la mobilité de ces habitants peut être qualifiée de désagrégative.

“(...) hoy en día la gente esta ensimismada, encerrada y encontramos que la bicicleta es algo transversal desde el que tiene plata al que no tiene plata ocupa la bicicleta y desde esa perspectiva nosotros generamos una cicletada en el verano (...)”

Comunidad Ecológica

Dans le cas de la Comunidad Ecológica (voir Lazo, 2011), la constellation de la désagrégation semble plus évidente. Que ce soit à l'échelle du quartier ou de la ville, la mobilité est le fruit d'un choix plutôt que d'une contrainte. Y compris la contrainte de la géographie des quartiers aisés paraît dépassée puisque ce quartier de classe moyenne supérieure est entouré de quartiers populaires. Dans ce quartier construit par une grande partie de ses habitants actuels, ceux-ci s'illustrent comme constructeurs de leurs espaces de vida aussi grâce à leur maîtrise de leur mobilité quotidienne, notamment grâce à la nature de leur travail et aux moyens de télécommunication.

“¿Dónde realizas las principales actividades? (...) Como trabajo en construcción (empresa), no tengo un lugar fijo y se acomoda también a mi estilo de vida. Yo trabajando en una oficina me muero, porque necesito mantener mi libertad, voy para allá, voy para acá. A veces estoy trabajando bien acelerado, pero tengo la facilidad de observar, de mirar, de cambiar de lugar, de ambiente, así que no tengo una cosa fija. (...) En una época lo vendí (el auto) y nunca más tuve auto

¿Y cómo te movilizas? Mira, yo siempre he trabajado acá en mi casa entonces no tengo problemas, bueno en un época me fui a trabajar a Santiago al parque forestal porque acá no había teléfono por que cuando llegó el teléfono, toda la gente que trabaja independiente, diseñadores etc. se quedaron a trabajar acá pero ahora ni hablar, porque ahora hay banda ancha (wifi), hay cada vez más gente que trabaja aquí (en la Comunidad Ecológica)... yo por ahora, por ejemplo, estaré haciendo cosas con Argentina por Internet sin moverme de acá, muchas cosas que antes no podía hacer (...)”

Le choix de la mobilité non agrégative apparaît en particulier dans le renoncement revendiqué à l'usage et à la possession d'une automobile, qui est rendu possible par la préférence pour la liberté professionnelle contre les contraintes d'un travail de bureau dans le centre productif. Cette communauté s'est activement ségréguée à l'échelle de la métropole et à l'échelle locale (Álvarez, 2008). Elle s'inscrit pourtant moins dans la constellation de la ségrégation des riches que dans la désagrégation du fait de son refus d'intégration socioéconomique et géographique à ces classes aisées.

D'autres habitants, notamment ceux qui n'ont pas fondé le quartier, pratiquent justement cette mobilité automobile vers la zone d'emploi centrale et participent peu aux échanges au sein de la communauté.

“En este auto voy para todos los lados, es decir, el colegio, el supermercado, y de vez en cuando la medicina natural [...] yo utilizo el auto, mis hijos las motos y mi esposo usa la camioneta” (femme adulte)

“Ahora que los niños están más independientes y hacen más cosas solos, lejos de casa, se requiere más auto. Entonces uno está obligado a tener un auto, porque no hay transporte, no hay micros [...] las micros no se pueden usar, no pasan nunca, van muy llenas, no paran, son los mismos problemas que había antes” (homme adulte)

“Ya no existe comunicación entre las personas de la Comunidad, ahora cualquier persona vive en la Comunidad y uno no la conoce. Ahora las personas son muy despegadas unas con otras [...] antes había un jardín, que era el Waldorf, los papás compartían, los niños compartían y se hacían amigos, pero hay gente en la Comunidad que todavía lo hace, pero mis amigos nos hemos ido distanciando” (jeune étudiant)

Le support que représentait le territoire de proximité pour ces nouveaux habitants semble ne générer qu'un faible attachement. En toute logique, ils n'écartent pas l'idée d'un futur déménagement.

“Mi hija está en kínder, mi hijo en segundo, tengo pa' rato, después en la media no sé si van a seguir en el Rudolf [colegio] o se van a cambiar, y eso va a implicar que nos tengamos que cambiar de comuna. En verdad ahora que te estoy hablando, me doy cuenta

que está muy supeditado a los hijos las posibilidades de movimiento” (femme adulte, nouvelle résidente)

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

5. Conclusion : articulations, exclusions et dynamiques

Nous retrouvons sur nos terrains les trois constellations de mobilité que nous avons d'abord proposées à partir des analyses de l'histoire récente de Santiago et de quelques autres données empiriques et théoriques sur la structuration des villes. L'enquête qualitative des pratiques de mobilité des habitants a montré une constellation dominante dans chaque quartier : ségrégation au Castillo, agrégation au Cortijo et à la Villa Portales, désagrégation à la Comunidad Ecológica. Néanmoins, toutes les constellations apparaissent dans chaque terrain. Des situations d'entre-deux ont notamment montré l'effet de l'âge sur le passage d'une configuration à une autre. De telles évolutions et surtout les stades intermédiaires mettent bien en avant l'effet simultané des constellations de mobilité sur les pratiques de mobilité. Cette diversité montre la complexité de la mobilité vue comme déplacements, représentations et performances, laquelle peut alors se lire comme une somme de stratégies et tactiques plus ou moins stables face aux contraintes économiques et matérielles, aux normes sociales et aux expériences incorporées. La singularité de la situation de chaque individu (ou ménage ou voisinage) ne saurait se réduire à quelques facteurs. Néanmoins, nous avons relevé que ses ressources économiques et sociales, son âge et son histoire résidentielle changent radicalement son accessibilité réelle. Cette modulation, appliquée sur une relative homogénéité sociale et spatiale des habitants d'un même quartier, explique grandement la diversité des mobilités observées autour d'une constellation majeure et d'une ou deux constellations mineures.

Aux dominances locales se rajoutent la géographie des constellations à l'échelle de la métropole chilienne. En l'occurrence, l'agrégation s'exerce sur tous les quartiers enquêtés, avec la ségrégation dans les quartiers populaires (El Castillo et El Cortijo malgré des indices de désagrégation), avec la désagrégation dans les quartiers plus aisés (Comunidad Ecológica), tandis que les trois constellations apparaissent dans le quartier péricentral de classe moyenne (Villa Portales). Cette géographie elle-même suit une forme de gradient socio-spatial qui reflète l'influence des possibilités objectives liées notamment à la localisation et aux ressources socioéconomiques. Cette distribution spatiale des constellations apparaît comme une traduction et une forme agissante de la différenciation des quartiers. Elle constitue une forme synthétique des multiples dimensions de la ségrégation à Santiago.

D'autres dimensions des trois constellations sont apparues sur nos terrains. Certaines personnes se situent dans ce que nous avons proposé de considérer comme les envers des constellations, en l'occurrence, l'informalité périphérique contre la mobilité ségrégative et l'enfermement contre la mobilité agrégative. Ces envers devraient donc être spécifiés et réintégrés dans leurs constellations respectives. Ils participent en effet à l'efficacité symbolique de chaque constellation en en définissant un dehors radical, dont la mise en lumière récurrente participe de la réactivation rituelle de chaque constellation et de sa frontière (Agiar, 2013). À la suite de cet auteur, nous pourrions compléter notre typologie en proposant, comme envers de la désagrégation, la mobilité quotidienne et résidentielle forcée des habitants des abris et campements expulsés. La forme spatiale de l'envers

s'affine et sa condamnation se renforce pour chaque constellation historique : mobilité informelle du secteur périphérique, mobilité illégitime dans l'ensemble résidentiel, mobilité illégale dans l'interstice urbain.

La consolidation de cette typologie promet une analyse dynamique de la ville étudiée, à n'entreprendre que dans la prise en compte de sa spécificité. La rencontre du terrain permettrait son enrichissement par d'autres caractérisations des qualités de la mobilité, telles que celles proposées par Cresswell (2011), à savoir "*motive force, velocity, rhythm, route, experience and friction*". Des confrontations théoriques, notamment celles déjà évoquées, seraient également fructueuses. Au bout de ce travail, l'observation de la complexité de la mobilité quotidienne, résidentielle et sociale dans ce cadre d'analyse caractériserait les forces structurant la ville, y compris ses situations de mise à l'écart dans l'envers des constellations. Malgré sa manifeste fragmentation, la ville pourrait alors se lire pragmatiquement comme la configuration politique des rapports de force au travers desquels les constellations se nourrissent, s'opposent et évoluent, transformant ainsi le cadre des possibles urbains du Santiago actuel.

6. Références bibliographiques

- AGIER, M (2013), *La condition cosmopolite. L'anthropologie à l'épreuve du piège identitaire*. Paris, La Découverte.
- ÁLVAREZ ROJAS A M (2008), « La segmentación socioeconómica del espacio: la comunidad ecológica y la toma de Peñalolén ». *Eure*, 34 : 121-136.
- AVELLANEDA, P, LAZO A (2011), « Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile », *Revista Transporte y Territorio*, 4 : 47-58.
- BAROZET, E y ESPINOZA, V (2010), « De qué hablamos cuando decimos "clase media"? Perspectivas sobre el caso chileno », en *Revista Foco* 142, 36 p.
- BETTIN, G (1982), *Los Sociólogos de la ciudad*, Barcelona: Gustavo Gili (original: "I Sociologi della Città", Il Mulino, Bologna, 1979).
- BOURDEAU, V (coord.), DEBOULET, A, COTTIN-MARX, S, FLORY, J (2013), *La ville brûle-t-elle?* Editorial, *Mouvements*, 2013/2, n°74.
- BUTCHER, M (2011), « Cultures of Commuting: The Mobile Negotiation of Space and Subjectivity on Delhi's Metro », *Mobilities*, 6(2): 237-254.
- CARAVACA, I (1998). « Los nuevos espacios ganadores y emergentes », *EURE*, vol. 24, no.73 : 5-30.
- CONTRERAS GATICA, Y C (2011), « Elecciones y anclajes residenciales de los nuevos habitantes del centro de Santiago: la experiencia del barrio de Bellas Artes », *Revista Transporte y Territorio*, 4 : 59-83.
- CRESSWELL, T (2011), « Towards a Politics of Mobility ». In PIETRESE, E, EDJABE, N (ed.), *African Cities Reader II: Mobilities and Fixtures*. Vol. 2, Vlaeberg, South Africa, African Centre for Cities & Chimurenga Magazine : 159-171.
- DÍAZ, G, GÓMEZ-LOBO, A, VELASCO, A (2006) « Micros en Santiago: de enemigo público a servicio público », en GALETOVIC, A. y PODUJE, I. (2006), *Dónde estamos y hacia dónde vamos*, Santiago de Chile, Centro de Estudios Público : 425-460.
- DONZELOT, J (2004), « La ville à trois vitesses : gentrification, relégation, péri-urbanisation », *Revue Esprit*, mars/avril 2004 : 121-144.
- DUCCI, M E (2000), « Santiago: territorios, anhelos y temores. Efectos sociales y espaciales de la expansión urbana ». *EURE*, vol.26, no.79 : 5-24.
- FIGUEROA, O (2004). « Infraestructura, servicios públicos y expansión urbana en Santiago », en DE MATTOS, C, DUCCI, M E, RODRIGUEZ, A, YAÑEZ WARNER, G (ed.), *Santiago en la Globalización ¿una nueva ciudad?*, Santiago de Chile, Ediciones SUR.
- FOUCAULT, M (2004), *Sécurité, territoire, population*, Cours au collège de France, 1977-1978, Hautes Etudes, Paris, Gallimard, Seuil.
- GALETOVIC, A y PODUJE I (ed.) (2006), *Santiago. Dónde estamos y hacia dónde vamos*, Santiago, Centro de Estudios Públicos.
- GREENE, M; SOLER, F (2004), « Santiago: De un proceso acelerado de crecimiento a uno

- de transformaciones », en DE MATTOS, C, DUCCI, M E, RODRIGUEZ, A, YAÑEZ WARNER, G (ed.), Santiago en la Globalización ¿una nueva ciudad?. Santiago de Chile, Ediciones SUR.
- JOUFFE, Yves (2011), « Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial. ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad de clase? », Revista Transporte y Territorio, 4: 84-117.
- JOUFFE, Y (à paraître), « La medianización por la movilidad urbana. Estudio de caso en un barrio popular de Santiago de Chile », en ZENTENO TORRES, E, SEHTMAN, A (coord.), Latinoamérica urbana: una mirada sobre la transformación de las ciudades, Actas del simposio 44 del CEISAL VII, Porto, Portugal, 12-15 junio 2013.
- JOUFFE, Y, CARVAJAL, D, LAZO, A (2012), « Prends soin du métro. Comment le flux, le soin et l'imaginaire contrôlent la population du métro de Santiago », Communication au colloque 2012 du groupe « Mobilités spatiales et fluidités sociales » sur le thème des représentations et imaginaires de la mobilité, Lausanne, 30-31 octobre 2012.
- LAZO, A (2011), Entre le territoire de proximité et la mobilité: les ancrages et le territoire de proximité comme support et ressource pour les pratiques de mobilité des habitants de la ville de Santiago du Chili. Thèse de doctorat en Géographie et Aménagement, Pontificia Universidad Católica de Chile, Université Toulouse-Le Mirail.
- MAILLET, A (2008), « La gestación del Transantiago en el discurso público : hacia un análisis de políticas públicas desde la perspectiva cognitivista », en DE CEA, M, DIÁZ, P et KERNEUR G. (dir.), Chile. ¿De país modelado a país modelo? Una mirada sobre la política, lo social y la economía, août, Santiago, LOM: 325-345.
- MARQUEZ, F (2012), « Santiago de Chile: Ciudad propia, ciudad bárbara », Bitacora Urbano-Territorial, 20 (1) : 21-30.
- ORTIZ V., J, ESCOLANO U., S (2013), « Movilidad residencial del sector de renta alta del Gran Santiago (Chile): hacia el aumento de la complejidad de los patrones socioespaciales de segregación », EURE, vol. 39, n. 118 : 77-96.
- REYES PAECKE, S (2004), « Santiago: La difícil sustentabilidad de una ciudad neoliberal », DE MATTOS, C, DUCCI, M E, RODRIGUEZ, A, YAÑEZ WARNER, G (ed.), Santiago en la Globalización ¿una nueva ciudad?, Santiago de Chile, Ediciones SUR.
- RODRIGUEZ, Alfredo; SUGRANYES, Ana (ed.) (2005), Los con techo. Un desafío para la política de vivienda social, Santiago de Chile, Ediciones SUR.
- BRAIN, I, PRIETO, J J, SABATINI, F (2010), « Vivir en Campamentos: ¿Camino hacia la vivienda formal o estrategia de localización para enfrentar la vulnerabilidad? », EURE, vol. 36, no. 109 : 111-141.
- SABATINI, F., BRAIN, I. (2008), « La segregación, los guetos y la integración social urbana: mitos y claves », EURE, 34 (103) : 5-26.
- SEGURA, R (2012), « Elementos para una crítica de la noción de segregación residencial socio-económica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de La Plata », Quid 16, N°2 : 106- 132.
- TOMIC, P and TRUMPER R (2005), « Powerful drivers and meek passengers: On the buses in Santiago », Race & Class, 47.1, July : 49-63.
- URETA, S (2012), « Waiting for the Barbarians: disciplinary devices on Metro de Santiago », Organization, vol. 20, no. 4 : 596-614.
- URETA ICAZA, S (2009), « Manejando por Santiago: Explorando el uso de automóviles por parte de habitantes de bajos ingresos desde una óptica de movilidad sustentable », EURE, vol.35, n.105 : 71-93.