



***Expériences de vie et formes de ville dans l'aire
métropolitaine de Buenos Aires.***

Par Roselyne de LESTRANGE
Décembre 2010

Les notes de recherches « Territoires et Développement Durables » ont pour but de contribuer au débat interdisciplinaire autour des problématiques de l'évolution des sociétés et du développement des territoires urbains et ruraux. Elles sont éditées par l'école d'urbanisme de Louvain, sous la responsabilité du prof. Bernard Declève.

Les notes 2010/ 2 à 2010/10, rédigées par des doctorants de l'école, constituent les travaux préparatoires de la session 2010 du séminaire doctoral 'Habitat et Développement', qui constitue une des contributions régulières de l'école d'urbanisme de Louvain au programme de l'école doctorale thématique en développement territorial.

L'édition 2010 de ce séminaire avait pour propos de jeter un regard interdisciplinaire sur l'évolution et les formes des centralités urbaines. Elle a été organisée à Louvain-la-Neuve (Belgique) les 2 et 3 décembre 2010. Nous remercions les doctorants pour leurs contributions et les membres de leurs comités scientifiques qui ont bien voulu relire les notes et nourrir de leurs commentaires les débats des cinq ateliers.

Participants du séminaire

Doctorants et post-doctorants :

Mauricio Anaya, Priscilla Ananian, Patricia Alvarez, Jean-Marie Baschizi, Mario Ciolecchia, Valeria Cartes Leal, Bianca De Marchi, Roselyne de Lestrang, Julie Deneff, Aniss Mouad Mezoued, Lee Roland, Michèle Trandat-Pition, Serena Van Butsele.

Enseignants - Chercheurs UCL:

Bernard Declève, Bernard Francq, David Vanderburgh,

Invités :

Paolo Colarossi , Université de Rome 'La Sapienza' / Rosanna Forray-Claps,PUC Chili / Andres Loza Armand Hugon, UMSS et municipalité de Cochabamba, Bolivie /Jacques Teller, LEPUR –Ulg.

<http://www.uclouvain.be/loci/ecole>

© EDT-Développement territorial – 2010

ISSN 1378-3505

Y a t-il (...) une opposition insurmontable entre celui qui sent la ville à travers la déambulation subjective qu'elle permet et celui qui réduit la ville à une maquette qu'il dessine objectivement en se mettant à distance? L'un s'aventure dans la ville de l'intérieur, l'autre l'imagine de l'extérieur. (Mongin, 2000)

Si les villes évoluent en général suivant les plans et projets inscrits dans l'idéologie de ceux qui les génèrent, selon un système de décision descendant, elles le font aussi et parfois principalement, depuis les pratiques, la perception et l'imaginaire des gens, guidés par un désir de vivre mieux.

Cette brève réflexion sert à situer l'angle depuis lequel la recherche, dont ces notes se font l'écho, approche la ville, situé plutôt dans son aventure intérieure et suivant une vision ascendante de l'urbanisme. On y questionne les enjeux du paysage dans des contextes où la superposition conflictuelle entre différents modèles de ville met cette dernière en échec. La municipalité de Tigre, dans la périphérie nord de la région métropolitaine de Buenos Aires où se situe la recherche empirique, est un cas paradigmatique de ce phénomène de fragmentation socio-spatiale. Interface entre des réalités très diverses, elle illustre particulièrement bien cette nouvelle forme urbaine qu'est la ville-archipel. A l'exception de quelques fragments fortement empaysagés, urbanisations fermées offrant un mode de vie en rupture avec celui de la ville ouverte traditionnelle, l'aménagement du territoire y est bien souvent ignoré, inachevé, ce qui engendre une vision négative de la ville. Or « *l'espace étant la société, et non seulement son expression* » (Borthagaray, 2010), cette négligence participe d'un mal-être social.

Notre étude consiste à chercher s'il serait possible dans cette situation, en prenant comme valeur collective le paysage, de transformer une juxtaposition de "vivre mieux" en un projet de "vivre mieux ensemble", c'est à dire passer de l'archipel 'autiste' à un projet de ville paysage.

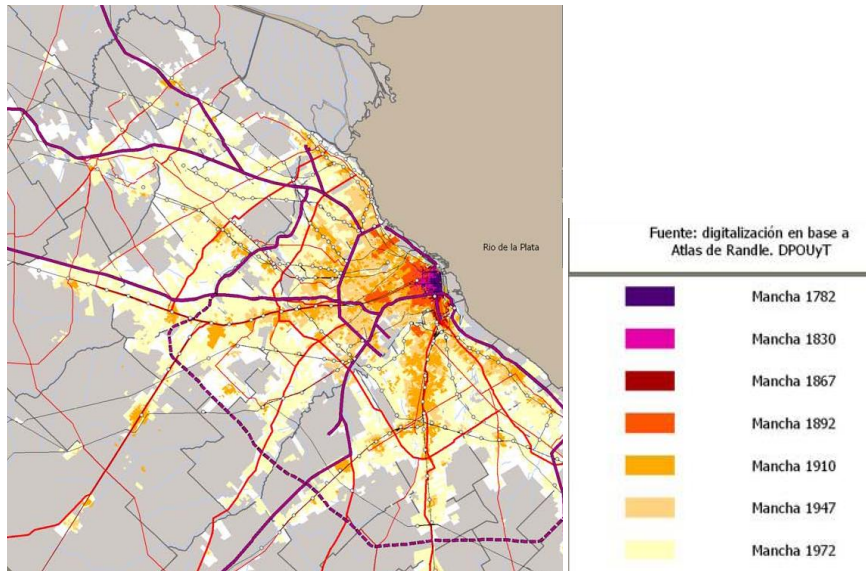
D'un point de vue méthodologique, la recherche propose de déchiffrer les couches matérielles et immatérielles du palimpseste qu'est le territoire de Tigre (analyses *in visu* e *in situ* (Roger, 1997)). Identifier de nouveaux substrats paysagers (Berque & al., 2006), ou reconnaître les matérialités dans lesquelles s'ancre et se manifeste une identité collective pourra peut-être aider à articuler les différentes formes de ville en présence d'une façon moins conflictuelle.

Ce texte propose, après un tableau brossant l'évolution des formes de Buenos Aires et de ses centralités, un voyage impressionniste à travers quelques récits d'habitants de la métropole argentine.

1. Evolution des centralités à Buenos Aires

1.1. Des formes...¹ :

L'évolution des *figures* de ville à Buenos Aires, successivement évoquée comme trame, étoile, tache d'huile, et enfin archipel, apparait indissociable des caractéristiques de ses centres et de sa centralité qui est passée d'une forme *hétérogène concentrée* à *multifocale fragmentée*. (Abba, 2010)



Synthèse de la croissance depuis 1782. (Garay & Al., 2006)

On peut lire dans la capitale argentine différentes villes superposées où les activités, populations, et qualités du support physique peuvent être très variées. La vieille ville coloniale, la métropole vertébrée sur le tracé du chemin de fer, puis celle, interstitielle, qui s'appuie sur la strate précédente grâce au réseau de bus qui transforme l'étoile en tache d'huile, se sont jusque dans les années 90 amalgamées en une offre urbaine relativement intégrée. La ville extensive s'appuyait sur la ville intensive qui la structurait, canalisait les flux et accueillait les principales activités urbaines. Mais un déséquilibre urbain croissant a modifié les stratégies des familles, entreprises et institutions qui se sont mis à chercher des modèles alternatifs. Lié à l'insécurité, réelle ou ressentie, le modèle dominant est devenu l'enclave, manifestant et renforçant des symptômes d'une ségrégation socio-spatiale jusqu'alors peu prononcée. La caractéristique de croissance actuelle de Buenos Aires est en conséquence l'émergence d'une nouvelle strate superposée à la ville antérieure mais autonome. Le réseau d'autoroutes, les nouveaux développements résidentiels endogènes (qui occupent 500km², c'est-à-dire plus de 2,5 fois la surface de la capitale), une nouvelle logique de centre commerciaux et de loisirs avec accès régulé, forment cette nouvelle couche qui « *essaye de se scinder et de filtrer son interrelation avec les couches antérieures* » (Abba, 2010).

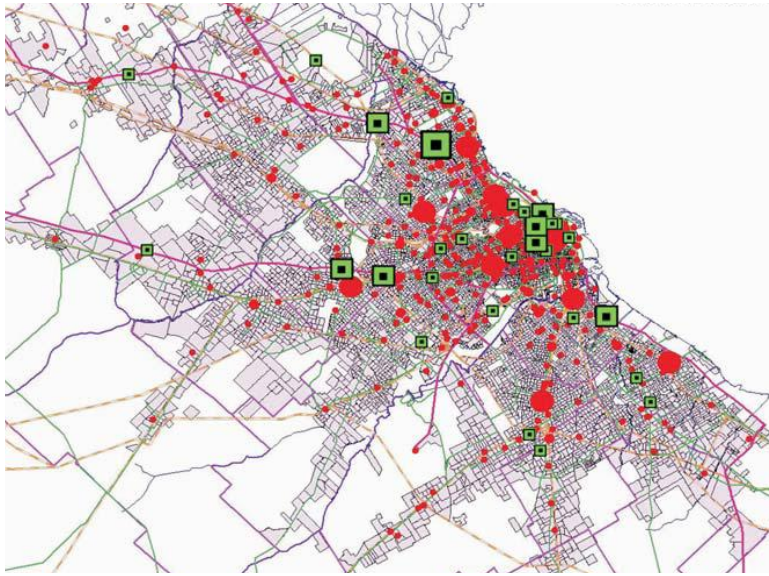
¹ Cette partie est principalement issue de « Jerarquización de centros del Gran Buenos Aires en jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires » chapitre coordonné par A. Abba dans "El Conurbano Bonaerense / Relevamiento y Análisis", CFI-Pcia de Buenos Aires, publié par la Comisión Nacional del Area Metropolitana (CONAMBA) 1996.

Synthèse des modèles territoriaux de Buenos Aires au 20^e siècle d'après (Garay & Al., 2006)

	Modèle concentrique radial	Modèles dispersé-fragmenté-en réseau
	1890-1990	1990-2005
Logique spatiale dominante	Agglomération, contiguïté Hiérarchies convergentes, monocentralité	Homogénéité, séparation et connectivité en réseau Hiérarchies multiples, polycentralité
Gouvernance et régulation	Secteur public : régulation, investissement et gestion directe	Agents privés locaux et globaux : production de la ville formelle Secteurs populaires appauvris : ville informelle
planification	Planification sectorielle, doctrines urbanistiques. Urbanisme local de zonification	Logique de marché, privatisation et dérégulation. Urbanisme de projets et marketing.
Composants types : centres, aires et districts	Centre principal compact	Aires centrale étendue
	Sous-centre ouverts sur les axes ferroviaires	Nouvelles centralités contrôlées sur les autoroutes
	Socialisation dans des espaces publics avec diversité	Socialisation dans des espaces privés homogènes
	Quartiers comme unités d'intégration et de développement social	Iles de richesse et îles de précarité
	Concentrations industrielles associées au tissu résidentiel	Iles de production : parcs industriels
	Espaces ruraux majoritairement agricoles	Périurbain comme mosaïque fragmentée d'usages agricoles, urbains et terrains vagues.
Flux et mobilité	Trains Routes comme structurants périphériques Port concentré	Voitures privées Autoroute ségréguée Système régional de ports
Structures intermédiaires	Couronnes concentriques	Nœuds et réseaux à distance
	Corridors radiaux continus	Dispersion et archipels ségrégués
	Sanctuaires verts	
Ségrégation socio-spatiale	Macro ségrégation entre centre et périphérie	Macro ségrégation entre centre et périphérie et nord-sud Nouvelle micro ségrégation accentuée entre îles de richesse et de précarité Micro-ségrégation, et entre circuits de mobilité
Milieu métropolitain	L'agglomération	La région étendue

1.2. ... et des centres

Ce nouveau modèle qu'est le "développement multifocal fragmenté", n'a pas la vocation de s'intégrer aux logiques urbaines préexistantes mais ne fait qu'y prendre un appui logistique. Dans son propre système, il fait surgir de nouveaux nœuds – dits « nouvelles centralités », qui changent l'équilibre et la relation entre les centres existants.



Carte des centralités traditionnelles (en rouge) et nouvelles (en vert). (Garay & Al., 2006)

Synthèse des types de centralité à Buenos Aires.

	Centres traditionnels	Nouveaux centres dans la ville et la 1^o couronne	Nouveaux centres dans la 2^o et 3^o couronne	Marchés populaires
Localisation	Sur des couloirs de TC, autour des gares ferroviaires	Sur les principales avenues	Sur des sorties ou des croisements d'autoroutes	Dans des grands espaces publics insérés dans des quartiers pauvres
Relation avec le tissu urbain	Intégrées dans des aires consolidées et denses, et organisées en fonction de l'espace public	Interstices vacants ou structures industrielles obsolètes, en général introvertis	Externe au périmètre urbain, dans des aires périurbaines ou de tissus dispersés, organisés comme des enclaves	Adjacents ou intégrés au aires de précarité urbaine
Accessibilité	Universelle, en TEC et privé	Facile par TEC et privé	Sélective, dépendant du transport privé	En général proche des axes de TEC
Usages du sol	Commerces, services publics et privés, logement et espace public représentatif	Combinaison d'usages commerciaux de différentes échelles, et équipements de récréation et de loisir	Grandes surfaces et équipements de loisirs, sans logements et sans espaces publics	Occupation informelle de l'espace public par des postes de vente individuels
Structures entrepreneuriale	Système local d'entreprises, petites et moyennes structures regroupées par districts.	Entreprises de gestion de centres commerciaux, grands magasins et petits établissements	Entreprises de gestion de centres commerciaux, grands magasins et petits établissements	Economie informelle
Type de public	Diversités d'origines sociales	Prédominance de secteurs de revenus moyens	Concentration de secteurs de revenus moyens-hauts et hauts	Secteurs de peu de revenu et population sans emploi

L'origine des centralités que la nouvelle strate sélective crée n'est pas évolutive mais est le résultat d'un projet unitaire, elle n'est pas un espace public autour duquel se concentrent des fonctions publiques et privées, mais une ou plusieurs grandes installations de gestion privée, détachées des centres traditionnels qu'elles concurrencent. Leur organisation est introvertie par rapport au contexte urbain. Elles en sont séparées par des limites physiques franches et infranchissables librement. Leur impact est différent sur la ville préexistante selon le type de tissus de cette dernière. Plus il est riche et consolidé, plus il est capable d'absorber et d'intégrer les nouveaux faits urbains.

- En tissus dense ces équipements, « blockhaus » aveugles, déstructurent l'espace urbain immédiat. Ils peuvent malgré tout se convertir en nœuds attractifs grâce à la culture de la rue qui s'approprie rapidement leurs abords.

- Au contraire, quand le territoire immédiat est fragile et peu diversifié, la nouvelle structure urbaine sélective l'impacte fortement. Par exemple, dans les 2° et 3° couronnes (entre 20 et 70km du centre de Bs As), les nouvelles centralités s'installent à des croisements de voies rapides peu accessibles hormis aux automobilistes ; entourés de grands parkings, elles fracturent la trame alentour. Dans la plupart des anciens centres secondaires touchés par ce phénomène, l'attractivité est en déclin (commerces fermés, détérioration de l'espace public...). Certains anciens centres traditionnels ont alors adopté une politique volontariste de mise en valeur du patrimoine et d'amélioration de l'espace public, pour rester compétitifs face à ces nouveaux géants de la consommation commerciale et culturelle. Les résultats sont mitigés. On peut même dire que la bonne intégration à l'entourage immédiat de quelques uns des nouveaux aménagements est le reflet de leur échec commercial: la population aisée n'est pas venue et la population locale en a pris possession.

- Enfin, comme le reprend le tableau ci-dessus, l'émergence des centralités privées crée de nouveaux centres d'échanges informels, dans les poches de pauvreté souvent très proches des nœuds exclusifs.



Nouvelle centralité sur l'autoroute panaméricaine : Unicenter



Centralité traditionnelle de Pacheco, Tigre

Au niveau métropolitain, la notion de centre continue à être déterminante pour la planification stratégique, et ce malgré - ou à cause de - la fragmentation de son territoire. La conclusion du dernier plan stratégique pour la région métropolitaine de Buenos Aires en 2007 est en cela significative : elle propose comme « solution » pour devenir une ville « intégrée, plurielle, durable et diverse » la création d'une couronne de nouvelles centralités.

Selon A. Abba, la matrice centralisée de Buenos Aires a permis un développement relativement équilibré au cours de ses successifs cycles de vie, mais aujourd'hui ce schéma n'est plus suffisant. Outre une politique de décentralisation et une stratégie de transport qui facilite les connections inter quartiers, il préconise une politique de support des centralités qui intègre les différentes couches de l'évolution métropolitaine y compris les interventions de la dernière décennie.

Pouvoir intégrer anciennes et nouvelles centralités dans un système cohérent permettrait de redynamiser les centres traditionnels sur lesquels appuyer le projet de densification de la ville. Ces derniers auraient ainsi l'opportunité de retrouver leur fonction de lieux d'intégration sociale. Réorganiser le système de centres s'apparenterait alors à une opération d'acupuncture urbaine: concentrer les interventions sur quelques points névralgiques permettrait d'obtenir des modifications profondes dans les dynamiques qui génèrent la forme et la pratique de la ville.

2. Expériences de vie :

Ces récits sont tirés du corpus de l'analyse (en cours) de l'espace perçu. Tout en étant bien conscients du fait que qu'il y a autant de villes que d'expériences de vie dans son territoire, nous partons du principe que ces quelques témoignages peuvent aider à comprendre la manière qu'ont les gens d'appréhender et de s'approprier leur espace de vie.

Le fait qu'il y ait autant de paysages que de regards, ne remet pas en cause une pensée théorique du paysage. De la même façon, on doit pouvoir réfléchir à la ville perçue à partir de quelques récits de vie. Leur analyse est à prendre malgré tout principalement comme un exercice méthodologique.

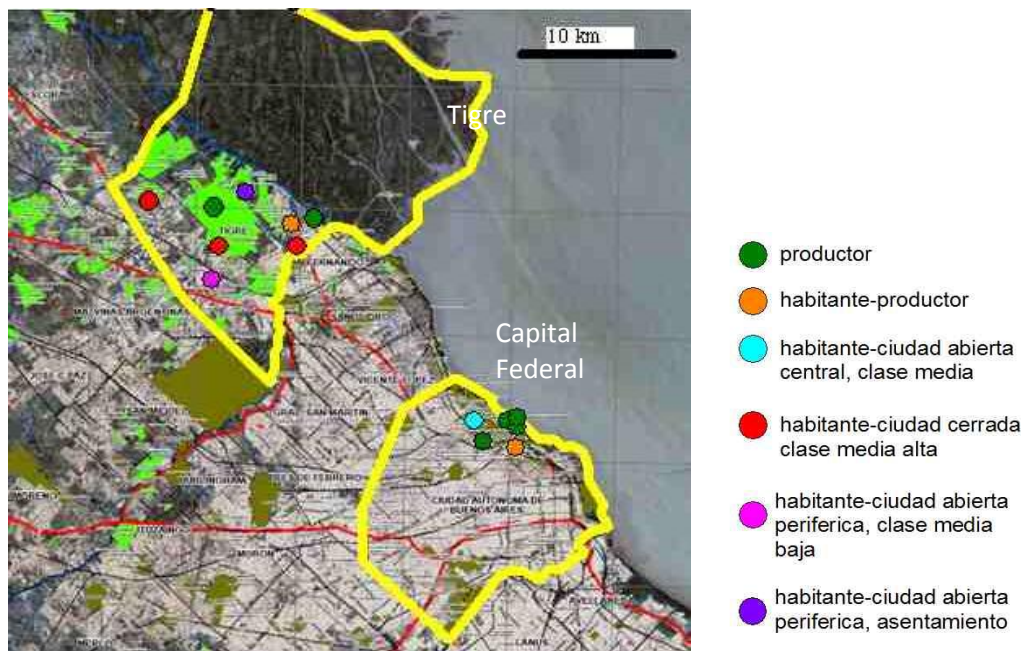
2.1. Méthodologie

Concernant le choix du terrain, on avait émis deux hypothèses de départ :

- Travailler dans tout le territoire périurbain de Buenos Aires, en y choisissant des périmètres indépendants des critères administratifs, mais représentatifs d'une ou plusieurs typologies de fragmentation (privé / public ; ouvert / fermé ; urbain / rural ; riche / pauvre).

- Choisir un territoire administratif, représentatif du phénomène de fragmentation, et où existent les conditions culturelles et géographiques pour aborder cette problématique par le paysage. Le fait de s'inscrire dans une logique de gouvernance facilite la récupération des données et la constitution d'un corpus d'analyse, permet de suivre une évolution dans le temps en relation avec les outils et politiques d'aménagement du territoire, et, *last but not least*, fixe des limites au cas d'étude ! Suite aux entretiens avec plusieurs chercheurs travaillant sur la question urbaine à Buenos Aires, c'est la deuxième option qui a été choisie.

« *La dynamique [des transformations de la ville] dessine aux franges de l'agglomération portègne un espace fragmenté, entre ville et campagne, entre opulence et misère, entre bidonvilles lotissements autoconstruits, suburbia engrillagée, gros bourgs coloniaux de la Pampa et centre commerciaux climatisés.* » (Thuillier, 2006). Cette description générique du grand Buenos Aires est particulièrement bien illustrée par le territoire de la municipalité de Tigre (360km² pour 300 000 habitants) sur laquelle s'est arrêté notre choix. Le Delta du Tigre, à l'embouchure du Rio de La Plata, est une formation géographique exceptionnelle. S'y succèdent, sur des dizaines de km, des milliers d'îles à la végétation subtropicale, entre lesquelles courent des canaux dans un labyrinthe inextricable. Située à l'extrême sud du delta, la ville de Tigre est en même temps la porte de cet espace naturel singulier, et jusqu'il y a peu la porte nord de l'agglomération *bonaerense*, dans laquelle elle se trouve depuis peu englobée. Elle conjugue des caractères de centralité historique et de périurbanisation dépendant du système métropolitain. Grâce à son originalité de ville en partie lacustre, et à l'immense réserve naturelle que constitue son territoire deltaïque, elle présente un contraste surprenant avec le reste de la métropole, dont elle est un des lieux touristiques emblématiques. D'un point de vue social, Tigre reflète également bien le caractère "alluvial" de la population argentine. Mais malgré le patrimoine naturel et culturel qu'il représente, son territoire est théâtre de plusieurs conflits d'acteurs et d'intérêts, concentrant notamment les débats sur la conservation de la nature aux portes de la ville.



Dans le cadre de notre analyse *in visu*, on a conduit une série d'entrevues sur le terrain, ce dernier étant réduit en première instance à la partie continentale et urbaine de la municipalité, à laquelle on a ajouté des interlocuteurs de la capitale en sa qualité de centre du système métropolitain, à l'origine de ses dynamiques de transformation. Les entrevues comportaient un questionnaire orientant le témoignage sur les usages et perceptions de l'espace de vie, la réalisation d'un plan de mémoire, et éventuellement une visite sur le terrain commentée par l'interlocuteur.

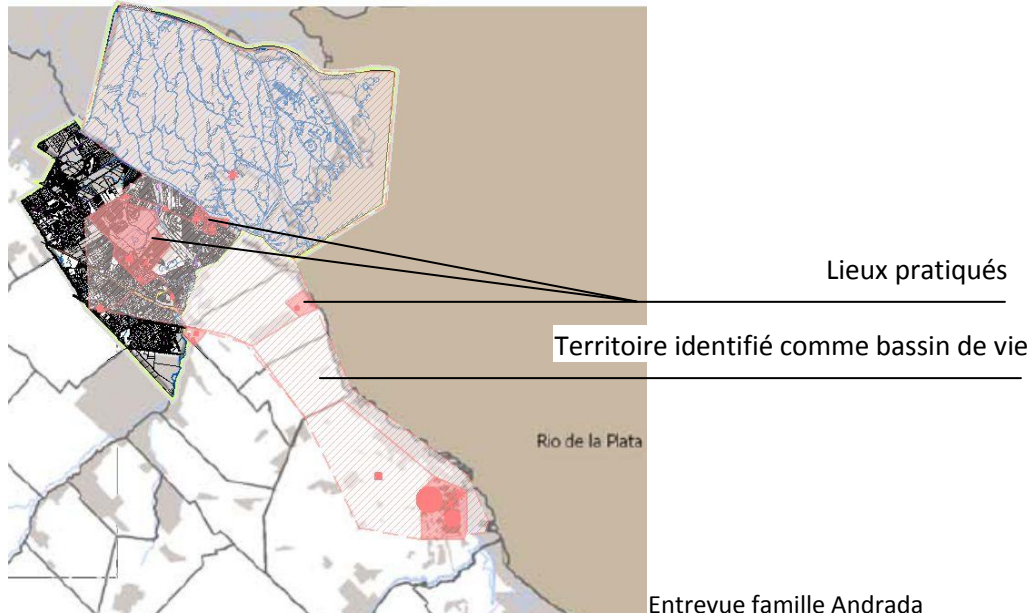
Concernant les critères de choix des personnes à interroger, le premier a été leur condition d'habitants et/ou de producteurs du territoire. Pour ces derniers, on a choisi un panel relativement large avec des administrations publiques, concepteurs, investisseurs et chercheurs de diverses disciplines. Un deuxième niveau de critère a été appliqué à la catégorie « habitants », et défini par la présence sur le territoire de plusieurs modèles : l'anti-ville (les *barrios cerrados*, îles de l'archipel), et la concentration des différences (la ville ouverte, la *mer*) ; l'extension périurbaine et la densité du centre. Nos habitants sont issus de la combinaison de ces quatre critères. (Voir le tableau récapitulatif des personnes interrogées en note^a)

2.2. Analyse des entrevues.

2.2.1. Cartographie

Dans un premiers temps, les cartes mentales dessinées par les interlocuteurs permettent de cartographier pour chacun d'entre eux l'espace des pratiques, de mettre en évidence des signes matériels reconnus, des lieux stratégiques où éveiller le regard, et parfois des usages officieux de l'espace urbain traduisant des besoins. Certains éléments comme le logement, les lieux de travail, de loisir, d'achat, et comme des signes (repères dans l'espace) correspondent à des lieux précis; d'autres, comme les centres et certaines références génériques (le Delta, le Vieux Buenos Aires) sont plus diffus.

Expériences de vie, perceptions, représentation de l'espace et imaginaire sont intimement liés : dans la cartographie issue des entrevues surgit aussi l'espace tel qu'il est perçu, avec les lieux symboliques, identitaires, appropriés ou désirés. Par exemple apparaît systématiquement une nette dichotomie entre le territoire pratiqué et la métropole dont les gens se sentent citoyens, mais dont ils appréhendent rarement la réalité géographique. Dans leur vie quotidienne, cette dernière est presque imaginaire, et correspond plus à un sentiment d'appartenance qu'à une pratique.

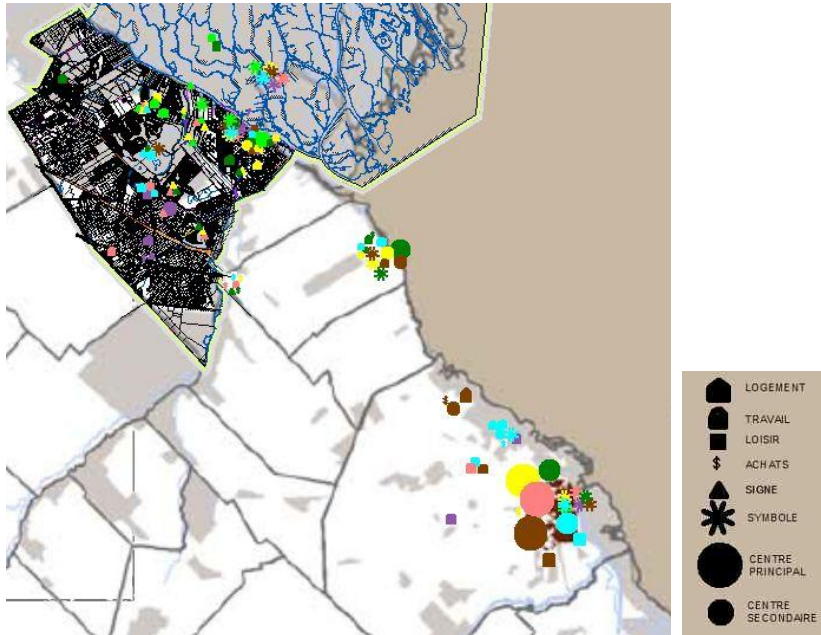


Ceci amène une interrogation sur ce qui qualifie la ville en tant que telle : une continuité géographique, une densité, une mixité d'activités, donc des facteurs *tangibles* ; sa perception en tant que telle ; l'articulation entre les deux ? Le terme même de ville-archipel appliqué à la périphérie nord de Buenos Aires est-il le mieux à même d'illustrer les transformations que vit ce territoire ? Nombre des habitants interrogés ne considèrent pas qu'ils habitent « en ville ». Pourtant les enclaves, qui naissent d'un désir d'adopter un nouveau mode de vie et de fuir le centre, y sont indéfectiblement liés tant dans l'imaginaire de leurs habitants que dans la matérialité des réseaux de transport qui leur permettent d'y retourner, parfois quotidiennement. L'archipel dépend donc d'un centre métropolitain, caractéristique qui en fait probablement une pièce urbaine². Etant ici à la recherche d'une identité collective qui puisse aider à établir une cohérence fonctionnelle et sensible entre la globalité et les parties (Berque & al., 2006), c'est plutôt d'abord sur les centralités sociales³ qu'on doit se concentrer : les interrogations quand au caractère urbain de l'archipel ne sont donc peut-être pas un obstacle.

Dans la suite de l'analyse, une carte de synthèse permet de mettre en évidence les premiers éléments récurrents, qu'on peut considérer alors comme des centralités, de différentes typologies, ou encore comme des valeurs collectives. Ce sont les premiers indices de l'existence d'une identité propre à l'archipel.

² Puisqu'une ville digne de ce nom se doit d'avoir un centre. (Barthes, 1971)

³ Combinaison des hiérarchies de la fréquentation et de la représentation (Monnet, 2000)



Synthèse des signes et symboles reconnus par les interlocuteurs.

2.2.2. Analyse textuelle

Ces éléments sont étayés par l'analyse textuelle des entrevues, où reviennent principalement des lieux, des éléments matériels et des valeurs.

Les **lieux** identitaires sont l'île fondatrice de Tigre, le Delta, le port fruitier, la gare, les nœuds routiers majeurs, et quelques centralités secondaires traditionnelles (Pacheco, Benávidez, Rincón de Milberg, San Isidro).

Parmi les **éléments matériels**, on trouve l'eau, les quartiers fermés, la qualité des espaces publics centraux, la nature (la « *vraie nature* » du delta (Mendióroz⁴), la « *nouvelle nature* » des enclaves (Silvestri)), la pollution, la mobilité et les infrastructures de transport, la centralité, la fermeture.

Des **valeurs immatérielles** apparaissent aussi, positives ou négatives, comme la tradition, la « *densité culturelle* » (Silvestri), la polarisation, la sécurité, le statut social, l'entre-soi, l'esthétique, la « *prédation ambiante* » (Diaz Molina), les différences de réalité, les valeurs paysagères.

En général, les discours glissent très vite sur l'influence déterminante qu'a l'organisation physique de la ville sur la vie quotidienne. En particulier la centralité s'annonce comme un élément clé, qu'elle soit recherchée ou fuie. Centralité qui est ici confrontée aux phénomènes d'ouverture – fermeture caractéristiques de la ville-archipel.

Si les questions de l'entrevue évoquent la perception et les usages, elles ne parlent pas explicitement, et ce volontairement, de paysage, de façon à pouvoir juger de l'existence ou non d'une culture paysagère (Berque, *La pensée paysagère*, 2008). De fait cette question viendra d'elle-même dans les témoignages où, à travers le regard esthétisant des habitants sur leur espace de vie, se réalise la distanciation nécessaire à la création du paysage.

Au bout du compte, ces discours ébauchent, aussi sûrement que les cartes mentales et les représentations iconographiques qui leurs sont associés, un désir de ville.

Espérons qu'avec cette partie de l'analyse, au-delà de mettre à l'épreuve une méthodologie, nous pourrions trouver quelques clés pour appuyer un projet de ville qui puisse maintenir les pratiques et les imaginaires des gens très différents qui cohabitent sur ce territoire.

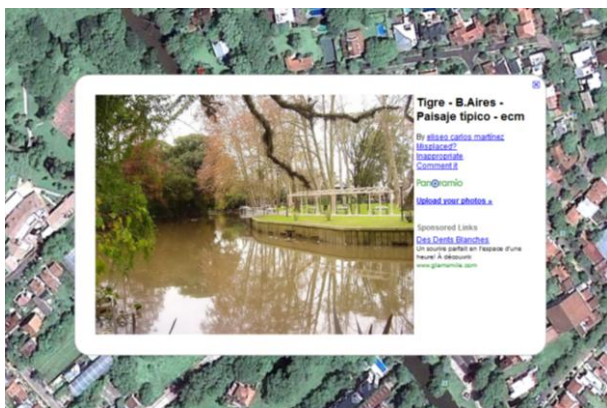
⁴ Les (noms) de cette partie sont ceux des personnes interrogées. Cf tableau pp.9 à 11

Ci-dessous est synthétisé le contenu des enquêtes pour quelques-uns des mots-clés exposés précédemment. Les illustrations sont tirées de la partie du corpus iconographique qui est issue d'images de Google Earth. Les auteurs des images (qui comptent aussi d'anciennes cartes postales et gravures) seront par la suite catégorisés selon l'époque et l'appartenance géographique, grâce à quoi on pourra peut-être apprécier les permanences et variations des valeurs paysagères dans le temps et dans l'espace.

➤ Perceptions.

- **Valeurs paysagères :**

Il faut rappeler en premier lieux que si le mot « paysage » est bien présent dans le discours des producteurs, comme atout - principalement économique (touristique), il est rarement évoqué spontanément par les habitants qui évoquent plutôt des « images » : « *L'image de Tigre, c'est l'eau, tu las vois partout* » (Mendióroz). Ce qui institue pour tous un espace en paysage sera son caractère grandiose : les Andes, la Patagonie, ou pittoresque : les jardins ornementaux, les rivières dans un cadre naturel, les îles et les bateaux, l'architecture 'd'époque'. Un élément reconnu collectivement comme « beau paysage » est la promenade dans le centre du vieux Tigre, le long du Rio Luján, avec les clubs d'aviron de différentes communautés immigrées, le mobilier néo-classique, ou encore le *puerto de frutos* (port fruitier). L'hybride, le quotidien, l'utilitaire ne sont pas encore souvent valorisés comme paysages.



« Tigre, Buenos Aires, paysage typique »

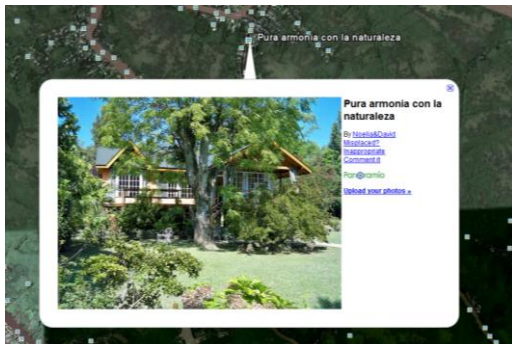
Dans les récits qui expliquent comment a été détruit le paysage de roselières et de potagers pour construire la 'nouvelle nature' des *barrios cerrados*, on décrypte que dans cette préexistence, produite par les actuels habitants des interstices, existaient déjà des valeurs que certains cherchent à retrouver dans leurs nouveaux mondes fermés : l'ouverture du paysage, l'eau, la mise en valeur du pittoresque local, dont la référence incontournable est le port fruitier. Ce même port qui doit chercher sa marchandise de plus en plus en amont du Delta, puisque les potagers sont détruits pour laisser place à de nouvelles enclaves, dont les habitants viendront le week-end chercher un peu d'authenticité... au vieux port fruitier.



« Paysage de port »

Pour ceux qui sont issus des quartiers pauvres et /ou ouverts de la partie périurbaine continentale, le paysage semble absent du cadre de vie ; ce mot renvoie plutôt aux images de nature grandiose de l'intérieur du pays ou, plus proche mais tout aussi distant dans la pratique, au Delta. « *Le paysage, c'est la nature... mais ici, il n'y en a pas.* » (Silvia). Même s'ils travaillent dans l'enclave, ils n'en voient pas l'esthétique pourtant élaborée ; ce sont les aspects pratiques et économiques qui priment. Le « beau paysage » du '*barrio cerrado*', parce qu'ils ne peuvent pas se l'approprier, n'existe pas en tant que tel. Ils ne rattachent pas non plus le proche passé agricole de la zone à l'existence d'un paysage, considérant presque unanimement que « *avant, il n'y avait rien... que des marais, des joncs, des bambous...* » (Lopez, Silvia). C'est d'ailleurs un jugement qu'ils partagent avec les habitants des quartiers fermés. Pour ces derniers, paysage et nature bucolique, non productive se confondent, et sont une des raisons principale de leur choix de vie, et de forme de ville. « *Le vert est fondamental, l'air que tu respire ; tu vas au centre, tu vois le smog, et tu ne peux pas croire comment y vivent les gens, et avec le bruit... ici il n'y a rien de tout ça.* » (Andrada).

Le regard sur la campagne est différent également selon les origines : pour les ex-citadins, il renvoie au mythe de l'âge d'or ; pour les ex-paysans, il rappelle l'absence de services, de commodités. « *Moi quand j'ai grandi à Rincón, il n'y avait rien. Il n'y avait que des roseaux. Des bambous, de l'herbe... des chemins de terre... et maintenant c'est asphalté (...) Il n'y avait pas de lumière, rien (...) pas d'eau courante, rien...* ». Finalement si on veut pouvoir s'appuyer sur les processus de production et les sens des paysages pour aider à la reconnaissance réciproque entre la mer et les îles de l'archipel, il faudra qu'ils soient reconnus par ceux qui les produisent et ceux qui les habitent. Pour cela, il faudra définir les entités paysagères à partir de leur reconnaissance en tant que telles, en plus de la traditionnelle classification typo-morphologique.

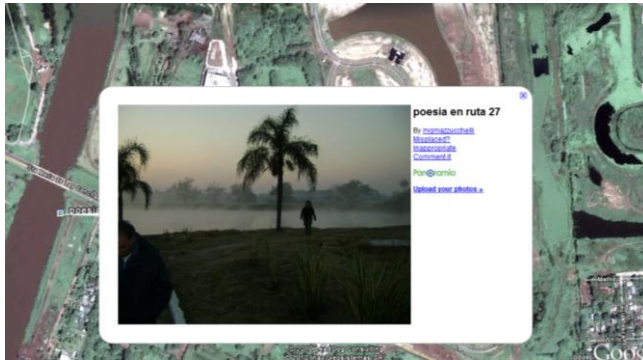


« Pure harmonie avec la nature »

- L'expérience **esthétique** semble être une part importante du processus d'identification. Les référents principaux sont le fleuve Luján et l'imaginaire « arcadien » qu'il charrie, ou l'esthétique spécifique des *barrios cerrados*, mélange du passé rural pampéen et d'une image importée.

"Ici du côté du fleuve Lujan les arbres sont beaux... et ils les enlèvent...j'ai vu qu'ils ont remis plein de petites plantes dans la rue, des petits arbres... mais rien à voir avec ce que c'était avant... oui, le vert s'en va... maintenant tout est comme.. un monde de fantaisie..." (Lopez) La notion d'esthétique est aussi directement liée chez nos interlocuteurs à celle de la connaissance : j'aime *parce que je connais* (Lopez), pas nécessairement parce que *je trouve ça beau*. Ce qui confirmerait l'hypothèse d'un travail sur la conscientisation des regards pour valoriser l'espace de vie.

Le jugement de valeur esthétique de l'espace rural en général négatif « *Il n'y avait que des joncs, c'était vide, il n'y avait rien* » (Lopez, Silvia, Ramallo, Diaz Molina, Andrada)) glisse vers un jugement de valeur pratique de l'espace devenu urbain (« *Je préfère nettement maintenant avec l'asphalte, cet endroit est bien mieux* » (Lopez). Pour certains le Tigre continental était laid (esthétique) et il devient « commode » (pratique) (Silvia, Andrada). Pour d'autres 'il n'y avait rien' (absence de paysage) et maintenant c'est '*beau et naturel*', on '*aime regarder*' (Mendioroz, Andrada): naissance d'un paysage.



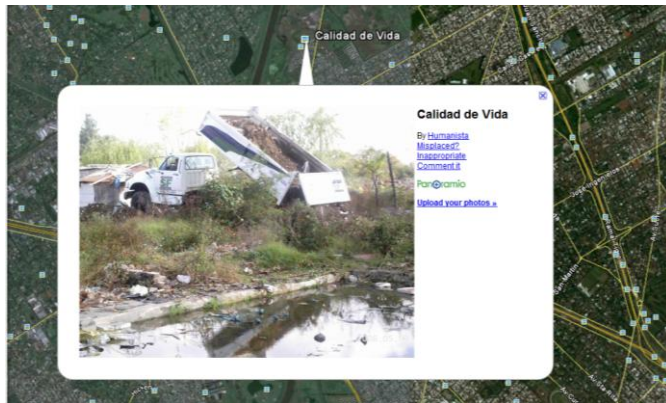
- L'eau :

Tigre ville sur l'eau, dans l'eau et parfois même involontairement sous eau, doit probablement son attrait unanime et sa qualité de paysage emblématique au grand équilibre qu'elle a su garder entre l'eau et l'urbain. Cet état semble tenir à la rareté des ponts sur le continent et à leur absence jusqu'à ce jour entre continent et Delta⁵. Cela nourrit tant la vie sur l'eau, où cohabitent activités de loisir, d'artisanat et d'industrie, que les valeurs esthétiques et culturelles qu'elle signifie pour les habitants. *"Je fais attention au fleuve tous les matins; il fait partie de ma vie"* (Mendióroz).

Jusqu'ici la ville n'a pas dominé le réseau de canaux, mais l'a utilisé. Espace jusqu'alors public, l'eau a joué à la fois un rôle de séparateur physique entre continent et delta, et de générateur de ville, offrant de plus à cette dernière un réseau de nature dont les caractéristiques ont apporté à l'espace urbain un potentiel d'irrigation poétique. En plus d'une impression de liberté et de mystère, d'une vision d'ouverture, des mythes associés à sa perception, l'eau ajoute continuité et micro-échelle au paysage. Les formes et traitements des berges qui « *définissent aussi bien la terre que l'eau* » (Norbert Schultz, 1997), sont très divers sur le territoire de Tigre ce qui ajoute à la variété des perceptions.

Mais aujourd'hui, la problématique de l'eau n'a plus uniquement des connotations positives. D'une part les pouvoirs publics souhaitent lutter contre la muséification et l'empaysagement du réseau aquatique, au détriment de l'économie qu'il alimente (Diaz Molina). D'autre part les nouveaux « décors » de marinas des *barrios cerrados*, qui renvoient plus à un imaginaire nord américain que local, sont en train de bouleverser l'équilibre du système. Pratiquement tous construits autour de lacs artificiels, ce qui leur permet d'augmenter le prix des terrains tout en relevant le niveau des sols en général inondables sur lesquels ils s'implantent, ils utilisent l'eau comme argument de séduction et de vente. Mais leur mise en œuvre signifie une modification impressionnante de la topographie et de l'hydrographie du territoire (creusement de lacs, ouverture de canaux, modification de cours d'eau, assèchement de zones humides, décapitage de sols, entubages de bras de rivières etc.) A cause de ces chantiers titanesques, l'eau est devenue synonyme de pénurie (réseau de distribution insuffisant vu l'affluence de nouvelles populations à haute consommation), d'inondations, de contamination, de risques sanitaires, et de conflits sociaux (disparition de terres agricoles à cause des inondations dans le Delta, isolement de morceaux de villes ouverts entre des quartiers fermés, détournement d'eau potable au profit des enclaves...). « *Le manque d'eau, en général on peut s'arranger quand on a l'argent pour acheter une grande citerne ou une pompe aspirante; le problème, c'est les quartiers de dehors qui l'ont... ils n'ont pas cette possibilité et il ne leur reste plus d'eau, ils n'ont pas de pression...* » (Andrada).

⁵ Un projet de pont pour desservir une future urbanisation fermée dans le Delta provoque depuis plusieurs mois des débats très tendus.



« Qualité de vie »

- La **route** : revient de façon systématique dans les descriptions de l'espace de vie. A l'époque où ces terres étaient agricoles, les chemins étaient les seuls structurants et référents communs pour l'orientation des usagers dans la pampa. Cette tradition de s'orienter par rapport aux routes perdure aujourd'hui. Les gens se réfèrent peu aux noms des quartiers à quelques exceptions iconiques près, car ils sont très nombreux et il s'en crée sans cesse de nouveaux : à moins 'd'être de la zone' on ne les situe pas. Tous utilisant de plus un champ sémantique relativement réduit pour le choix de leur nom, cela crée une inévitable confusion ('Isla del sol', 'Laguna del sol', 'Barrio de la laguna' etc.). Par contre les noms de routes, les embranchements, ou le kilométrage correspondant à l'emplacement des *shoppings*, sont des références. Si l'eau est le structurant symbolique du territoire de Tigre, la route en est le structurant spatial principal dans la partie continentale.



« Panaméricaine et route 197 »

- La **mobilité** est un point noir tous discours confondus, et une clé principale pour améliorer le territoire selon les pouvoirs publics. Pour les habitants de l'archipel, la structure de base de leur système qu'est le réseau autoroutier est très largement dépassé par l'augmentation permanente du trafic. *"Je crois que tout ce projet, tout ce couloir de quartiers fermés, ça va mal tourner, à cause de l'autoroute, elle est trop petite, et je ne vois pas comment... ni où.. ils pourraient améliorer"*.

(Andrada). L'engorgement de ce réseau, dont le développement massif a provoqué la prolifération des quartiers privés, est aujourd'hui une des raisons pour lesquelles les gens retournent vers la capitale, déménagent leurs lieux de travail vers la périphérie, ou encore cherchent dans des zones suburbaines moins prisées de nouveaux lieux de vie plus accessibles.

Le réseau ferroviaire est sous-développé et sur certaines lignes trop peu sûr pour être une alternative à la route. La seule ligne du grand Buenos Aires utilisée par tous les secteurs de la population grâce à sa bonne gestion est celle qui relie le centre de la capitale au centre historique de Tigre. En semaine la ligne sert aux habitants des enclaves à rejoindre le *microcentro* (le centre d'affaires); le week end, le mouvement inverse se produit, et c'est la classe populaire qui afflue de toute la région urbaine pour passer une journée sur les berges du Delta.

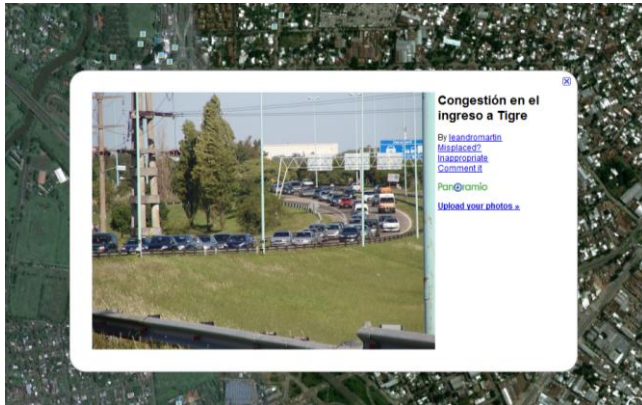
Les habitants des interstices ont généralement pour seul moyen de locomotion un réseau de bus dont la couverture est très médiocre dans la 3^e couronne, et les liaisons transversales rares. Ils souffrent eux aussi de l'engorgement viaire, et finissent souvent par migrer aux portes mêmes des quartiers fermés quand ce sont leurs lieux de travail. « *Ma ville rêvée ? Qu'il y ait plus de taxis. Parce qu'ici, il n'y en a presque pas, si je veux aller quelque part, je dois demander à ma fille qui habite vers le centre de m'en envoyer un... et parfois ils ne veulent pas venir jusqu'ici !* » (Lopez)

La mobilité apparaît donc dernièrement directement liée à la question de la centralité et de la forme de la ville à diverses échelles

A l'échelle métropolitaine, par un mouvement centrifuge de (re)migration vers le centre historique, ou au contraire par un mouvement centripète qui crée de nouvelles urbanisations toujours plus loin dans la grande périphérie, pour fuir le sens du trafic.

A l'échelle municipale, par les migrations internes depuis des quartiers isolés vers la zone des enclaves privées, ou à proximités des nœuds viaires.

Notons enfin que cette dichotomie de la mobilité (riches : voitures et autoroutes ; pauvres : bus et trains) a comme conséquence une vitesse de perception et donc une image de la ville en mouvement différente selon l'origine sociale.



« Congestion à l'entrée de Tigre »

- La **centralité** se trouve à l'articulation entre les discours et les pratiques.

Le centre « imaginaire » et individuel semble être situé par rapport à une densité de significations, ou une concentration de référents identitaires. Pour les habitants des enclaves privées, si le centre des pratiques citées est en général l'endroit où on fait ses courses, le *microcentro* de Buenos Aires est le centre fondateur, réceptacle de l'identité, que les gens soient effectivement originaires de la capitale ou non. « *Le centre c'est Buenos Aires. Pas la partie commerciale de Tigre, non, pour moi le centre c'est le centre de Buenos Aires (...) parcequ'ici avant c'était la banlieue.* » (Mendioroz). Pour les habitants de la ville ouverte, le centre apparaît plus local, et correspond plus à une réelle pratique des lieux. « *Pacheco est le centre. Environ à 8 blocs. Beaucoup de magasins, beaucoup de choses... et après ces 8 blocs, il n'y a plus rien.* » (Silvia)

Qu'est-ce que le centre de Buenos Aires aujourd'hui ? Un lieu que l'on fait visiter mais que soi-même on évite ; rempli de monde et d'activités le jour, désert la nuit ; centre du pouvoir politique et économique, chargé de mémoires douloureuses ou glorieuses. (Alicia Lindón).

Le centre de Tigre quand à lui est en proie à la lutte entre deux conceptions : une, patrimonialiste, qui considère les marques du passé comme fondamentales dans la définition d'une identité du présent, y compris dans les valeurs sociales des espaces publics ; et une autre qui utilise ces traces comme scénographie pour une nouvelle forme de ville privatisée, ségréguée, qui se juxtapose et fait de ce quartier historique une anecdote sympathique mais vidée de la complexité qui lui conférait sa valeur centrale.

La relation entre centre et périphérie ne répond pas nécessairement à une logique spatiale, comme l'évoquent ces témoignages qui situent le centre dans la capitale, bien que leurs auteurs n'y aillent

pratiquement jamais, ou même le connaissent très peu. En réalité la façon de se référer au centre a peu à voir avec les usages qu'on en fait. Ainsi la ville perçue, imaginée, où le centre historique a un rôle extrêmement puissant, devient très différente de la ville « physique » qui, elle, s'étend et s'atomise de plus en plus – système non plus polycentrique mais de flux, de réseau à tendance rhizomique...

Il semble aussi que la centralité de l'archipel soit beaucoup plus imaginaire que tangible. On voit d'ailleurs sur les transcriptions cartographiques des entrevues qu'elle est très difficile à définir géographiquement, ne serait-ce que parce que cet archipel est mouvant, ses limites internes et externes en modification permanente. Les lieux physiques où les différentes échelles et rythmes de vie se croisent ne sont souvent que des lieux de passage ou des limites.

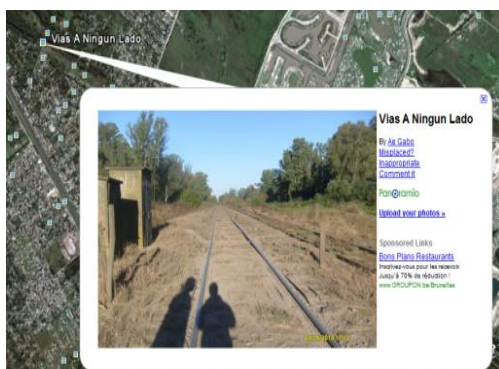
Au bout du compte, l'archipel a-t-il un centre ? Si on le voit par ses îles (unicité, spécificité), son centre serait ici le *microcentro* de Buenos Aires. Mais peut-on nommer archipel un territoire dont la mer est un espace discontinu ? L'archipel doit-il avoir une continuité dans l'espace, ou une continuité perçue, comme entre Tigre et Puerto Madero dans le centre de la capitale ?

Si on considère au contraire l'archipel par cette continuité, son centre pourrait être le mouvement des gens et des choses créé par le système d'attraction / répulsion entre intérieur et extérieur qui est sa dynamique, donc par extension, le centre pourrait être la limite, le réseau de limites – la mer.

- On constate une double perception de la **périphérie**. C'est, pour ses habitants aisés, le lieu où matérialiser un rêve de vie 'au vert', assez proche de la ville pour profiter de ses atouts, mais, loin de la tension, de la pollution, de la violence de la ville, de ses violents contrastes sociaux. Les habitants interrogés des *barrios cerrados* témoignent du fait qu'ils n'ont pas l'impression de vivre dans de l'urbain : « *Nous avons vécu dans la capitale, nous savons ce que c'est que l'urbain ; ici ce n'est pas la ville* » (Andrada). Anecdote significative, certains expliquent que leur tenue vestimentaire diffère selon qu'ils sont dans leur *barrio* ou qu'ils vont « au centre » : « *Ici, on s'habille comme en vacances* » (Andrada). Les habitants de la capitale appartenant à la même 'classe moyenne haute' ressentent la grande périphérie, à quelques exceptions iconiques près (anciens villages de la pampa, '*barrios cerrados*' emblématiques), comme le 'far west', un bidonville sans limites, un chaos indéfini, laid, triste et dangereux (Miguens, Sastre).

Souvent dans la réalité géographique ces deux périphéries sont superposées...

A Tigre, dont le centre est en général situé par les gens sur l'île historique, la périphérie est l'extension continentale. Le Delta, lui, est en même temps centralité symbolique et *terra incognita*, en même temps très proche et appartenant à un autre monde, un autre système, une autre temporalité. On note que de nombreux habitants interrogés en parlent comme de *la Isla*, singulier qui englobe tous les possibles de ce territoire plus souvent imaginé que vécu.



« Voies vers Nulle Part »

- La **sécurité** est présente dans tous les discours, son manque étant vécu d'une façon plus aigue par les habitants des quartiers défavorisés. « *Ici il y a beaucoup de choses qui ne marchent pas ; par exemple la sécurité ; il faut se battre pour qu'il y ait un peu plus de sécurité !* » (Silvia). La privatisation progressive du territoire est par conséquent plutôt positive dans leur esprit, car elle amène, outre

des infrastructures dont ils tirent quelques bénéfices même si elles ne leur sont pas dirigées en priorité, une amélioration dans ce domaine.

Le désir de nature et d'entre soi a été, dans les années 30, le premier moteur pour la création des *countries*, clubs de sports avec secondes résidences, et ancêtres des *barrios cerrados*. La sécurité est devenue le justificatif principal de leur prolifération à partir des années 90. « *Un sujet très important [au choix de vivre ici] c'est la sécurité, parce que quand on habitait à San Isidro, on ne l'avait pas, c'était arriver à la porte et devoir entrer en courant dans la maison parce qu'il y avait beaucoup d'insécurité, c'était très dangereux.* » (Andrada) Il est intéressant de noter à ce sujet que si la première vague d'enclaves a joué sur l'argument 'vivez au vert', les urbanisations actuelles qui ont le plus de succès sont celles qui jouissent d'une situation urbaine consolidée : les quartiers isolés sont potentiellement trop dangereux. Notons à ce sujet que dernièrement il semble clair pour les pouvoirs et les habitants des *barrios cerrados* que leur sécurité n'est plus qu'apparente, la délinquance dans les enclaves elles-mêmes ayant très fortement augmenté ces derniers mois. Ce qui amorce déjà un mouvement de retour vers le centre de la ville et ses quartiers fermés verticaux (dits *tours-jardin* ou *condominios*).

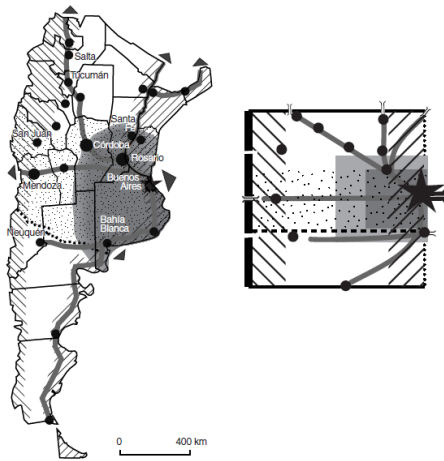
Malgré leur très grande motilité, les habitants des *iles* regrettent le caractère 'enfermé' de leurs déplacements même. Certains témoignent ne jamais sortir de l'enclave, alors qu'ils pratiquent des espaces très éloignés géographiquement (Andrada). La voiture, le regard, la gestuelle sont une prolongation de l'île en dehors de cette dernière. Tous les habitants interrogés, quelle que soit leur origine sociale, sont conscients d'ailleurs et souffrent du regard de peur mutuel qu'ils se portent. Si la trame se construisait avec les décideurs publics, à partir de l'espace public, l'archipel est généré par les habitants et les investisseurs privés, à partir des désirs de sécurité, d'entre-soi et de nature. Contradictoirement, ce désir de liberté (« *Dans le centre, on vit derrière des grilles, j'avais besoin d'espace* » (Andrada)) est possible moyennant un enfermement, mais communautaire et non plus individuel comme dans la ville ouverte.

Dans le cas de Buenos Aires, le discours sur la sécurité est donc un moteur puissant de choix de style de vie dont le corolaire est un choix de forme de ville...voir d'anti-ville !

- La fréquence de l'utilisation des mots « **dedans** » et « **dehors** » est frappante. Ces *dedans* (*adentro*) et *dehors* (*afuera*) ont des significations différentes selon l'origine sociale et le mode de vie des habitants. Pour un habitant d'île, *afuera* (dehors) est tout ce qui n'est pas l'enclave et le réseau auquel il est attaché - sa territorialité. « *J'aime avoir des contacts avec ceux de dehors. Je crois que c'est très importants d'avoir des contacts avec les gens de dehors.* » (Andrada). Mais contradictoirement, dans l'*au-dedans* du quartier fermé apparaît sournoisement un sentiment de perte de la privacité, dû au supposé partage des valeurs de tous les habitants du lieu, et aux règles d'auto-gouvernement qui en découlent. « *Cette histoire que les maisons son ouvertes, que les gens rentrent dans les maisons... parce qu'elles n'ont pas de clés... je ne sais pas, j'habite dans un tout petit quartier, mais ma porte est fermée à clé, si des amis de mes enfants viennent, ils sonnent, comme ça se faisait avant... je ne peux pas penser que... ils rentrent, comme ça... tout à coup tu te trouves face à quelqu'un dans ta maison!!* » Il y a d'autre part des dehors dans lesquels on s'aventure : le *micro-centro*, centre historique de Buenos Aires, ou Puerto Madero, le vieux port réaménagé ; mais sont-ils bien des *dehors*, ou une île qui se trouve détachée de l'archipel mais en est malgré tout le centre névralgique ? « *Moi je le dis en riant à mes amis, que la ville de Buenos Aires est le meilleur quartier fermé de l'Argentine ! La Capital Federal!* » (Miguens).

Pour les habitants des quartiers populaires, l'*au dehors* est plus diffus : l'extérieur du quartier, de la ligne de bus connue etc.

Cette différenciation *adentro* - *afuera* se retrouve à l'échelle nationale : el *interior* (l'intérieur) signifie la province, tout ce qui n'est pas Buenos Aires, qui remplit la fonction de centre mais également de seuil entre le monde et le pays. *Afuera* signifie l'étranger.



Schématisme de l'Argentine selon les chorèmes de R. Brunnet.
Sébastien Velut « Argentine, modèle à monter », *L'Espace géographique* 3/2001 (tome 30), p. 231-244. Fig.3: du modèle à la carte

Même le mot « **barrio** » évoque simultanément les au dedans et au dehors des uns et des autres. Il est en tous cas le référent identitaire de tous, avant la ville ou la rue.

La fermeture qui sous-tend ces notions n'est pas perçue par les plus défavorisés comme une caractéristique négative, elle n'est que constatée. Ce sont plutôt les habitants du centre historique et certains pensionnaires des îles eux-mêmes qui la déplorent.

A l'articulation de ces dedans et dehors, on trouve les entrées (*garritas*) des *barrios cerrados*. Points de rendez-vous, d'arrêts de bus, de contrôle, ce sont les « lieux publics » de ces immenses territoires où ils n'existent ni ne sont prévus, rares endroits de l'archipel où les vitres fumées se baissent, les portières s'ouvrent, le contact s'établit entre les différentes origines sociales.

- Le **statut social** apparaît, entre les lignes chez les habitants, et très clairement chez les décideurs, comme une des raisons principale au choix de l'enclave. La recherche d'une identité et d'une appartenance seraient plus encore que la sécurité le moteur de la migration depuis la ville mixte vers la citadelle homogène. « *Principalement, les gens qui viennent vivre à Nordelta sont des gens qui viennent chercher une identité* » (Ramallo). Quand au discours associé à cette dernière, il vend une forme de ville par l'expérience de vie qu'elle propose, (« *Alba Nueva, vie de rivière* », ou « *Nordelta, c'est vivre mieux* ») avant les arguments proprement spatiaux.

A l'opposée, les interlocuteurs issus du centre métropolitain valorisent d'abord la richesse spatiale que leur offre leur cadre de vie (Sastre, Roux, Miguens), puis évoquent l'intérêt des différences culturelles. Ils ont fait, pour pouvoir bénéficier de ces différences, le choix de rester vivre dans le centre malgré les problèmes qui en font fuir d'autres. Au sein de la classe moyenne haute, l'opposition de ces deux modèles – la citadelle et la valorisation des différences – donne lieu à des débats tendus.

Etonnamment pour un regard européen, la différence sociale entre les extrêmes fait partie de l'ordre des choses pour les pensionnaires des fragments ouverts plus populaires, pour qui le changement espéré dans la spatialité de la ville porte sur l'offre de services et non sur une meilleure mixité sociale. Par contre entre groupes proches socialement parlant, les différences peuvent être sources de ressentiment. Au sein de Nordelta⁶ par exemple, ville fermée qui compte une dizaine de quartiers eux aussi clôturés (deuxième niveau d'enclave), les habitants des quartiers de standing inférieur ne peuvent pas pénétrer ou utiliser les équipements dans les quartiers de standing plus élevé (Ramallo). Quand au pouvoir public de Tigre, il annonce tenter, par son intervention sur l'espace, « *suturer la société* », mais reconnaît qu'elle 'n'est pas mûre' pour une ouverture, cherchant l'exclusivité, étant « *encore dans l'âge du mur* » (Diaz Molina).

⁶ Ville-village fermée de 1600has devant abriter à terme 80 000 habitants.

- A ces notions d'entre soi et de statut social s'ajoute enfin celle de la « **réalité** », qui fait plus consensus de la part des différentes catégories d'habitants et acteurs : la 'vraie réalité', c'est la ville ouverte (Mendioroz, Waldmann, Andrada, Ramallo); l'intérieur de l'enclave appartient aux dires de ses propres habitants à une *autre réalité*, « *Cette ambiance [de quartier fermé] est beaucoup plus importée que réelle* » (Ramallo). - voir à une *irréalité*, perçue comme un handicap pour les enfants et leur future insertion dans la société 'réelle'.

➤ Pratiques.

Au chapitre des pratiques significatives qui ressortent des entretiens, on notera trois tendances qui alimenteront la suite des recherches.

Première tendance, l'usage quotidien de *la plaza* (la place) pour les plus jeunes et les plus âgés ; on peut dire que sans place, il n'y a pas de quartier. *Club house* entouré de terrains de sport dans les enclaves, c'est une placette publique dans les quartiers périphériques, ou un interstice transformé en terrain de jeux dans les extensions précaires. Ces derniers sont d'ailleurs fréquemment convertis en quartier privé, ou rendus inaccessibles par l'aménagement de ces derniers, et leurs anciens usagers n'ont plus d'autres alternatives que de fréquenter des clubs de sport privés ce qui grève des budgets déjà très limité. Ils rentrent ainsi peu à peu dans la logique de l'enfermement par la force du système/forme de ville qui les entoure.

Dans *l'île*, le *shopping* prend le relais du *club house* pour les adolescents sont il est souvent le seul lieu de divertissement. C'est une centralité sociale au moins autant que commerciale car elle est présente tant dans les pratiques que dans les discours sur l'espace de vie des jeunes et des adultes. Entre ville privée et publique, rapide et lente, locale et régionale, et bien que son accès soit restreint, elle génère des dynamiques qui transcendent la logique à laquelle elle appartient.

Dans la ville ouverte, le lieu public par excellence est le coin (*esquina*) traditionnel, qui convertit tous les 100m les croisements de rues en placettes octogonales informelles mais toujours vivantes. Dans les enclaves, les rues bien que sans trottoirs sont toujours pleines de promeneurs et d'enfants, et deviennent le parfait exemple de l'espace partagé, bien qu'à l'origine cette absence de trottoirs est due à une volonté d'économie et au concept du « tout-voiture » ! Les espaces ouverts de plus grande échelle sont également plébiscités mais trop peu nombreux et très mal répartis sur le territoire ; la périphérie en particulier souffre d'un grand déficit dans ce domaine. Malgré tout, la culture de la rue et l'usage de l'espace public à des fins de loisirs restent ancrés toutes formes de ville confondues. La recherche d'une cohérence entre les différentes territorialités pourrait s'appuyer sur cet aspect de l'identité collective.

La deuxième tendance apparaît dans un conflit de pratique de l'espace au sein même de l'enclave. Au bout de quelques années de développement de Nordelta⁷, les habitants s'opposent aux développeurs, les derniers voulant aller vers une ville qui vive, donc dense, active et partiellement ouverte (densification également voulue pour des raisons de rentabilité foncière), et les premiers voulant geler leur bulle, d'espace de silence et d'horizon vert. Pour comprendre ces conflits et les identités qui les sous-tendent, il faut, comme le soulignent plusieurs des chercheurs consultés, se rappeler de quelle culture de vie dans des '*quintas*', (maisons entourées de jardins), sont issus beaucoup de citoyens actuels, qui n'ont connu la métropole dense que quelques décennies. L'image de la cité européenne n'est pas la seule référence opérante. Le contexte a là des racines très américaines, et la recherche d'une identité paysagère collective doit passer par l'approfondissement de cette question de double appartenance.

Enfin, on note que le désir de ville se situe plus dans la sphère des pratiques que dans celle de la spatialité. L'entretien s'achevait sur une question concernant la ville rêvée de l'interlocuteur. Les réponses se sont très majoritairement orientées vers une description de pratiques et non d'espace. « *Mon rêve de ville ? pouvoir recommencer à vivre en dehors d'un lieu fermé !* » (Mendióroz). Services, mobilité, sécurité, éducation, pollution... quand à l'espace, « *Je crois que telle*

⁷ Cf note 5.

qu'elle est, j'aime beaucoup ma ville» (Sastre). Deux analyses possibles à ce constat: ou bien la culture paysagère et la conscience d'une dimension esthétique et émotionnelle de l'espace sont absolument inexistants, et l'idée d'un projet de paysage perd sa validité; ou bien au contraire le cadre de vie local jouit globalement d'une image positive, et contient déjà les qualités nécessaires qui n'attendent qu'à être révélées. Sur Google Earth, la quantité de photos d'auteurs locaux célébrant les charmes de leur territoire témoignerait plutôt dans ce sens. Si de fait les conflits entre territorialités appartiennent plus au registre des pratiques que des perceptions de l'espace, il faudra réfléchir au rôle que pourrait avoir le paysage pour aider à passer d'un état de conflit à un état d'articulation entre différents usages.

Conclusion.

Rapprocher les deux parties de ces notes – types et formes de centralité, puis formes de ville et expériences de vie, permet en guise de conclusion de dégager quelques réflexions reliant les thèmes de la centralité et du paysage.

Du particulier au général :

Des enquêtes ressortent deux aspects fondamentaux de la centralité qui peuvent être réunis dans l'espace mais ne le sont pas nécessairement : la centralité fonctionnelle, qui serait le « cœur » de la ville, et la centralité immatérielle, qui serait son « l'âme ».

On peut associer à la centralité fonctionnelle des valeurs « pratiques » : concentration, production, attractivité de capitaux et de personnes, accessibilité, connectivité, activités, possibilité de contacts humains (la place) ou au contraire d'isolement et d'apaisement (la centralité verte ?) etc.

La centralité urbaine immatérielle, entendue comme la quintessence de ce qui donne son identité à chaque ville, permet sa reconnaissance, son appropriation, sa représentation. Elle est associée à des valeurs « intangibles » telles qu'identité collective et individuelle, histoire, mémoire. Elle a un support privilégié, son paysage structuré de signes et de symboles « incarnant » ces valeurs immatérielles dans la matérialité de la ville.

Quels sont les relations entre le *cœur* fonctionnel et l'*âme* immatérielle ?

Le rôle de la centralité immatérielle est peut-être de créer une continuité entre des centralités fonctionnelles; c'est un « liant », mais qui n'est pas nécessairement continu dans l'espace ; un référent commun identitaire dans lequel peuvent se reconnaître des identités diverses voir conflictuelles.

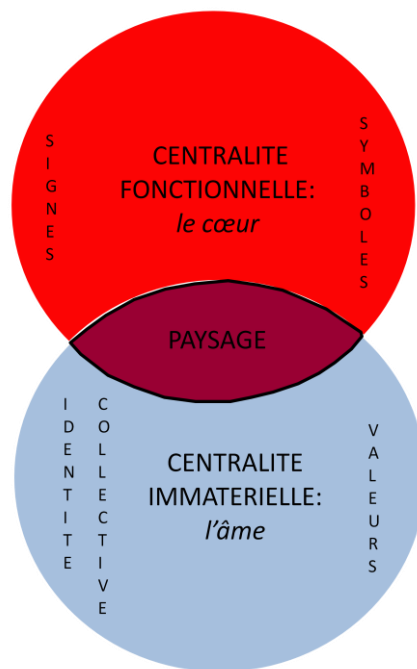
En résumé, d'un point de vue matériel, la centralité serait le « lieu de tous les possibles de l'habiter urbain », l'amplitude de ces possibles variant selon la typologie de l'urbain considéré. D'un point de vue immatériel la centralité serait ce qui concentre l'identification des citoyens (habitants de la cité) en tant que tels. Les deux notions sont liées et évoluent selon les échelles de temps des individus et de la société, et les échelles spatiales du territoire.

Du général au particulier :

Si comme le dit Jérôme Monnet la symbolisation de lieux concrets conduit à leur hiérarchisation, et donc participe à l'élaboration de centralités, alors les lieux reconnus collectivement comme paysages symboliques sont une forme de centralité sociale, ce qui est le cas de Tigre.

On peut même avancer qu'il est, outre une centralité relative à l'échelle de la périphérie, une centralité sociale « absolue » de la Région Métropolitaine de Buenos Aires, car elle se vérifie comme telle quelle que soit l'échelle considérée. Comme le remarque le responsable de l'urbanisme de Tigre « *Tigre est un lieu désiré* ». Son paysage englobe lui-même des valeurs identitaires qui apparaissent fondamentales (l'eau et le système d'organisation du territoire qui l'accompagne) et d'autres secondaires (les espaces ouverts de la ville publique et privée.)

De ce premier exercice de terrain qui a permis de tester une méthodologie d'approche, et du corpus d'analyse (textuel, iconographique, et cartographique) qui en est issu, on retient quelques points de convergences qui sont autant de pistes sur lesquels pourra se porter la suite plus approfondie de la recherche. On pense en particulier aux paysages d'eau avec leurs processus de construction, leurs valeurs culturelles, leur rôle dans l'économie du territoire, et les conflits d'usage et de gestion auxquels ils sont liés, ou encore aux formes et usages de l'espace public, dans les différentes typologies de ville que l'on trouve à Tigre.



Annexe ^a Tableau récapitulatif des personnes interrogées.

NOM	PROFIL					
	PRODUCTEUR		HABITANT			
	formation	fonction	origine	Résidence actuelle	travail	famille
G. Andrada, 45 ans			Capital Federal	Quartier fermé Talar del Lago I, Tigre, depuis 7 ans	Industriel, usine située dans un parc industriel fermé à Pacheco, Tigre	3 enfants scolarisés à Nordelta (quartier fermé)
JC. Lopez 57 ans			Tigre continental, entre Rincon et Dique Lujan (zone agricole jusqu' en 1990)	Quartier précaire El Lucero, Tigre	Conciergerie au collège privé Santa Teresa	3 enfants mariés dont 1 vit avec lui, et 1 scolarisé à l'école publique locale.
Silvia 55 ans			Concordia (NE de l'Argentine), vit à Tigre depuis 23 ans	Quartier traditionnel peu consolidé El Ombu, Pacheco, Tigre	Femme de ménage dans des quartiers fermés à Tigre	3 enfants mariés, vit avec 2 d'entre eux.
M. Mendióroz 45 ans			Tigre viejo (centre historique)	Quartier fermé Tigre Chico près de la gare, depuis 6 ans.	Dirige un collège privé fondé par sa famille, à Tigre	3 enfants étudiants à l'université de Buenos Aires
P. Roux 37 ans			Paris et Capital Federal	Nuñez, quartier traditionnel du nord de Capital Federal	Exportation d'agrumes ; San Isidro (mi-chemin entre Capital de Tigre)	2 enfants scolarisés au lycée Français de Buenos Aires
L. Waldmann 38 ans	architecte	indépendant	Capital et Tigre ; enfance en Allemangne	Quartier fermé Isla del Sol, Tigre	Rénovation et construction de maisons dans la zone nord du grand Buenos Aires	3 enfants petits scolarisés à San Isidro
M. Sastre 65 ans	paysagiste	indépendante	Palermo (Capital Federal)	Palermo, Capital ; Talar del Lago, Tigre	Jardins privés dans quartiers fermés, ville ouverte ou estancias	5 enfants mariés vivant tous Zona Norte
C. Ramallo 50 ans	architecte	Chief Project Manager, de Nordelta	Tigre	Tigre Viejo, quartier traditionnel	Responsable de la planification et de la construction de Nordelta	5 enfants scolarisés dans le privé à Tigre

NOM	PROFIL					
	PRODUCTEUR		HABITANT			
	formation	fonction	origine	résidence actuelle	travail	famille
R. Diaz Molina 50 ans	architecte	Sub secretario de urbanismo, Municipalidad de Tigre	Tigre	Tigre quartier traditionnel	Responsable de la planification et de la gestion de l'urbanisme à la Municipalité de Tigre	
J. Miguens 60 ans	architecte	Fondateur et co-directeur d'une importante agence d'architecture	Capital Federal	Capital quartier traditionnel	Comme architecte, conçoit et construit des quartiers fermés en situation urbaine et rurale ; comme investisseur, dirige des opérations de rénovation urbaine.	
R. Fernandez 65 ans	architecte	Professeur à l'Université de Bs As et de Mar del Plata ; directeur d'un centre de recherches ambiantales ; ex recteur de l'Université de Mar del Plata	Buenos Aires	Mar del Plata	Professeur d'urbanisme, direction d'un master Environnement, chercheur sur le thème de la privatisation de la ville	
G. Tella, 50 ans	architecte	Professeur adjoint Fadu et UGS ; indépendant	Buenos Aires	Capital quartier traditionnel	Enseignant en architecture ; urbaniste consultant pour municipalités en contextes défavorisés ; chercheur sur la fragmentation du territoire	
G. Silvestri 65 ans	Architecte Docteur en histoire de l'art	Chercheur au CONICET*, professeur UBA et UNLP	Buenos Aires	Capital quartier traditionnel	Thème : le paysage comme construction sociale et culturelle	

Expériences de vie et formes de ville dans l'aire métropolitaine de Buenos Aires.

A. Garay, 65 ans	Architecte urbaniste	Professeur, directeur Corporacion Antiguo Puerto Madero (CAP M); directeur Fundacion Metropolitana Ex ministre de planification de la Province de Bs As	Buenos Aires	Capital quartier traditionnel	Professeur d'urbanisme UBA ; dirige la société d'économie mixte CAPM ; recherche et consultance en urbanisme à la Fundacion Metropolitana	
S. Vidal 55 ans	Architecte docteur en sciences sociales	Chercheur au CONICET*	Buenos Aires	Capital quartier traditionnel	Thème de recherche : la fragmentation socio-spatiale	
L. Apfelgrün 55 ans	Architecte , paysagiste	Programme National pour l'amélioration de l'habitat	Buenos Aires	Capital quartier traditionnel	Programme public de planification participative ; professeur bénévole de jardinage dans des quartiers précaires ; travaille avec des associations à la création d'espaces publics autoconstruits.	
S. Matteucci 55ans	Biologiste, docteur en sciences	Chercheur au CONICET*, professeur UBA	Buenos Aires	Capital quartier traditionnel	Thème : écologie du paysage ; recherche et consultance ; direction d'une publication scientifique.	

*CONICET : Conseil National de Recherches Scientifiques et Techniques.

Bibliographie.

- Abba, A. (2010, 9 2). Las nuevas centralidades de Buenos Aires: un modelo multifocal fragmentado. *La esquina del sur* .
- Alicia Lindón, M. Á. *Lugares e imaginarios en la metrópolis* . España: Anthropos.
- Bachelard, G. (1942). *L'eau et les rêves, essai sur l'imagination de la matière*. José Corti.
- Barthes, R. (1971). Sémiologie et urbanisme. *L'Architecture d'Aujourd'hui* (153) , pp. 11-13.
- Berque, A. (2008). *La pensée paysagère*. Crosswords.
- Berque, A., & al. (2006). *Mouvance II, soixante-dix mots pour le paysage*. la Villette.
- Borthagaray, J. M. (2010). Entretien avec le Pr. Borthagaray. *inédit*. Buenos Aires.
- Demizet, Bernard, & Sanson. (1997). *Les langages de la ville*. Marseilles: Parenthèses.
- Garay, A., & Al. (2006). *Linéamientos estratégicos para la region metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: Gobierno de la provincia de Buenos Aires.
- Mongin, o. (2000). Les rythmes urbains, de la ville à la non-ville. www.canal-u.tv.
- Monnet, J. (2000, décembre). Les dimensions symboliques de la centralité. *Cahiers de Géographie du Québec, Volume 44, n° 123* , pp. 399-418.
- Norbert Schultz, C. (1997). *Genius Loci: paysage, ambiance, architecture*. Mardaga.
- Roger, A. (1997). *Court traité du paysage*. Gallimard.
- Thuillier, G. (2006). Les quartiers enclos à Buenos Aires: la ville privatisée? *Géocarrefour* 81/2 .
- Velut, S. (2001 , 3/(tome 30)). Argentine, modèle à monter . *L'Espace géographique* , pp. p. 231-244.

Editeur responsable :
Professeur Bernard Declève
Place du Levant, 1
B-1348 Louvain-la-Neuve, Belgique
bernard.decleve@uclouvain.be