

Entre vie de quartier et accès à la ville : l'intégration réussie des quartiers informels de Medellín



Soumis par Forum Vies Mobiles le lun, 09/30/2019 - 14:59

Mots clés

Colombie

Modes de vie

quartiers informels

Discipline

Sciences sociales

Urbanisme, architecture et paysagisme

Mode de transport

Tous modes de transport

Visuel



Chapô

À Medellín, les quartiers informels du nord ont été reconnus au début des années 1990 et sont depuis l'objet de campagnes de rénovation visant à les intégrer à la ville. L'un des projets les plus emblématiques est celui du Metrocable, qui permet

anciens quartiers enclavés de rejoindre le centre-ville. Pourtant, lorsqu'on y regarde de plus près, l'une des caractéristiques de ces quartiers est un ancrage local fort de ses habitants. Le droit à la ville, en ce sens, n'est pas à l'origine d'un téléphérique n'apparaît alors que comme une composante d'une politique d'intégration plus large, visant le développement de la vie et de l'économie locale et permettant aux habitants de ne plus avoir à se déplacer. Et si, face à l'injonction à la mobilité, le droit à l'immobilité participait à la qualité de vie des habitants des quartiers populaires ?

Continent

Amérique du Sud

Date de publication

lun, 09/30/2019 - 12:00

Présentation longue

[[{"type": "media", "fid": "3992", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "1708", "height": "833"}, "view_mode": "default"}]]

Avec ses 3,3 millions d'habitants, Medellín est la seconde ville la plus peuplée de Colombie. Située dans la Vallée d'Abejorán, au cœur de la Cordillère centrale des Andes, la ville s'est développée selon un axe nord-sud à partir du XIXe siècle le long du fleuve Medellín. La topographie particulière du site, caractérisée par les flancs abrupts des montagnes, a influé sur le processus d'urbanisation de la ville, qui s'est intensifié au cours du XXe siècle au centre et au sud de la vallée, jusqu'à l'explosion démographique qui, à partir des années 1980, a provoqué un phénomène d'informalisation urbaine sans précédent et a entraîné l'occupation des sites en pente de la partie nord. L'expansion urbaine qui en a résulté s'est ainsi étendue au-delà des limites officielles de la ville, se caractérisant par l'autoconstruction et l'absence d'infrastructures et de services publics.

 Dans un premier temps, les politiques publiques ont oscillé entre des interventions visant à l'éradication de ces lotissements informels et des politiques compensatoires de réhabilitation, la municipalité a officiellement déclaré, dans un second temps, vouloir intégrer les quartiers informels à la dynamique économique, spatiale et sociale de la ville. Un processus de régularisation et de légalisation de la propriété foncière et des habitats informels a alors été initié par l'État, appuyé par des actions ponctuelles de la part de la municipalité. En 1991, la nouvelle constitution colombienne a été accompagnée par le lancement du premier Programme intégré d'amélioration des quartiers informels (PRIMED). L'objectif du gouvernement était alors de se réappropriier ces territoires en proie à la violence urbaine, en améliorant les conditions de vie des habitants. Cette stratégie adoptée entendait ainsi récupérer « les centres de vie citoyenne^[^1] », en implantant des infrastructures urbaines mettant à la disposition des citoyens des services publics.

 Cependant, malgré la mise en place de cette politique urbaine, la ville de Medellín continue par la suite de souffrir d'une ségrégation sociospatiale marquée par une polarisation nord-sud. Le centre et le sud de la vallée, qui concentrent la majorité des emplois de la ville, se définissent comme le lieu de résidence privilégié des classes supérieures, quand les quartiers nord, qui concentrent les classes laborieuses inférieures, se définissent comme des territoires enclavés éloignés des dynamiques économiques et sociales de la ville. Les importants déplacements pendulaires que génère cette situation urbaine est à l'origine de la saturation des systèmes de transport collectif du réseau routier de la métropole. Les plans d'aménagement urbain des années 2000 ont initié un processus de requalification urbaine, comprenant l'implantation et le développement de nouveaux services de mobilité. Parmi les projets proposés figure le premier téléphérique de la ville, surnommé le Metrocable (2004), et le premier Projet Urbain Intégré (PUI), qui vise à l'implantation d'une série d'interventions urbaines localisées dans les comunas 1 et 2 de la Zone Nord-Est^[^2], qui ont fait l'objet de notre enquête.

 Il apparaît dans ces projets que les politiques publiques reconnaissent une relation d'interdépendance entre mobilité et droit à la ville, en définissant le transport comme une condition nécessaire à l'accès aux opportunités offertes par la ville (en termes d'emploi, d'éducation, de santé, de culture et de loisirs). Néanmoins, en implantant un téléphérique, les pouvoirs publics ont aussi contraints les habitants à passer toujours plus d'heures dans les transports pour rejoindre leur lieu de travail et/ou de résidence. Ne pourrait-on ainsi pas penser que l'action du gouvernement ait en ce sens contribué à une certaine forme d'injonction à la mobilité ? Et si travailler et résider dans un même quartier était un élément à considérer comme contribuant à la qualité de vie des habitants ? Pour répondre à ces questions, il s'agira de mettre en évidence dans une première partie, le succès et les limites attribués au Metrocable dans l'amélioration des conditions de vie des habitants ; puis, dans une seconde partie, d'analyser les effets du Projet urbain intégré sur la dynamisation des centralités urbaines locales, ainsi que sur l'économie globale de la ville ; pour enfin développer dans une troisième partie une réflexion sur le droit à l'immobilité », que l'indépendance économique des comunas 1 et 2 rend possible.

Succès et limites du Metrocable

Les comunas 1 et 2 de la Zone Nord-Est de Medellín, qui ont été urbanisées en grande partie de façon informelle, ont bénéficié, dans les années 1970, de l'implantation d'une trame viaire orthogonale et de lotissements formels qui caractérisent aujourd'hui la partie inférieure de la comuna 2 (Andalucía, La Francia, Villa del Socorro et Villa Niza). La croissance démographique et urbaine accélérée que connaît la ville dans la seconde moitié du XXe siècle conduit à la consolidation et à la densification de ces quartiers, prenant la forme qu'on leur connaît aujourd'hui. Ces territoires en pente se caractérisent par l'autoconstruction et la sinuosité des rues, ruelles et cheminements piétons qui constituent leur trame viaire. Avant les interventions urbaines du gouvernement dans les années 2000, les habitants souffraient de conditions de vie précaires : manque d'infrastructures urbaines (eau, électricité, gaz, télécommunication, égouts) et de services publics (santé, éducation, culture, loisirs), à la précarité des habitations (matériaux, fondations, terrains instables, etc.), ainsi qu'à un manque d'accessibilité en raison de la déclivité du site. Le Metrocable apparaît dès lors, aux yeux des pouvoirs publics, comme une solution pertinente pour rendre accessible ce territoire, en raison de sa capacité de franchissement et de sa faible emprise au sol. Parcourant un trajet de 2 072 mètres en une quinzaine de minutes, la ligne K se compose de trois stations desservant les quartiers Andalucía, Popular et Santo Domingo, et d'une station intermodale appelée Acevedo. Les stations du Metrocable visaient ainsi, dans un premier temps, à desservir les aires des comunas 1 et 2 concentrant le plus grand flux de personnes, afin de s'assurer un taux de fréquentation satisfaisant. Elles ont ainsi permis de « renforcer les centralités urbaines existantes^[3] », qui se caractérisaient déjà, avant l'arrivée de l'infrastructure, par leur attractivité commerciale. La connexion effectuée à la station Acevedo avec l'unique ligne de métro de la ville (qui longe le fleuve Medellín selon un axe nord-sud) a permis d'améliorer l'accessibilité de ces quartiers nord au centre et au sud de la métropole, qui concentrent la majorité des opportunités en termes d'emploi, d'éducation, de culture et de loisirs. Les pouvoirs publics sont ainsi amenés à considérer et à définir le téléphérique comme un « moteur d'inclusion sociale », une réalité que semble attester les douze millions de passagers transportés chaque année par le Metrocable.

Figure 1 : Le Metrocable de Medellín, comunas 1 et 2. Source : Corporación Comuna 2, 2017.

L'impact du téléphérique sur les modes de vie de la population a été révélé par une série d'entretiens réalisés avec des habitants en septembre 2017. Il en ressort que l'infrastructure a permis d'améliorer les conditions de mobilité des habitants en apportant plus de confort (qualité de l'équipement, place assise), mais aussi en diminuant la pénibilité des trajets effectués auparavant à pied ou dans des bus bondés : « Avant, je me déplaçais à pied par obligation, parce que je n'avais pas de bus à payer » ; « C'est plus confortable, parce que les espaces sont plus grands que dans le bus. C'est plus agréable aussi, parce les bus étaient attaqués. » L'économie sur le budget alloué au transport a également été appréciée, rendue possible grâce à la mise en place du pass Civica en 2012, qui a permis l'utilisation du métro et du téléphérique pour le prix d'un seul billet. Les habitants des comunas 1 et 2, qui utilisaient deux bus pour se rendre dans la ville « officielle », sont ainsi passés de l'achat de deux billets valant 3 200 pesos, à l'achat d'un billet valant 2 150 pesos, économisant ainsi un tiers du prix de déplacement. Et si la majorité des personnes interrogées se dit satisfaite de ce nouvel équipement, c'est avant tout en raison de sa rapidité. Car son usage a permis de diminuer de moitié les temps passés dans les transports. Les habitants témoignent : « Avant, nous prenions le bus et il fallait marcher. Cela a changé nos habitudes de marche. En moyenne, nous sommes passés de 1h-1h30 à 40 minutes [de trajet total] » ; « Il est plus rapide que le bus qui prenait 1h30 à cause des bouchons. Ça prend 30 minutes pour le Metrocable » ; « Les gens aiment le Metrocable parce qu'il est rapide ». Ce sont autant de moments de vie qui peuvent aujourd'hui être passés en famille, ou dédiés à des activités de loisirs, associatives, universitaires, religieuses, etc.^[4]. Il a également ouvert des opportunités de travail et d'étude, en ce sens qu'il a rendu possible l'accumulation de plusieurs activités au sein d'une même journée, à l'image de cette habitante de la comuna 1, qui travaille chaque matin de 7h à 13h30 dans le quartier Colores (partie sud de la ville), puis qui développe des activités communautaires à Santo Domingo dans l'après-midi (partie nord de la ville), avant de se rendre à l'université de Robledo le soir, de 17h à 22h (partie sud de la ville). Enfin, le succès du Metrocable tient au fait qu'il ait réussi à s'intégrer au réseau de transport en commun de la ville. La qualité de ses infrastructures, l'utilisation d'une signalétique commune à celle du métro, la facilité d'accès depuis la station Acevedo, et les conditions tarifaires avantageuses dont il dispose sont autant de facteurs qui lui ont permis de ne pas être associé à l'image d'un « transport de pauvres ». Cependant, si le Metrocable a contribué à désenclaver les comunas 1 et 2, favorisant l'accès des habitants aux principaux bassins d'emploi et à l'ensemble des services publics situés dans le centre-ville,

sud de la métropole, la saturation dont il souffre aujourd'hui et le phénomène de résidentialisation des comunas 1 et 2. On observe les limites de l'opération. On observe en 2003 et 2004 (soit que <https://www.observatorio.com.co/> (Métrocable) un phénomène de résidentialisation des comunas 1 et 2, révélé par une baisse des transactions immobilières aux commerces et aux services (estimée à moins de trois points par l'étude de Julio Davila et les données de l'Observatoire du marché immobilier de Medellín^[5]), qui entraîne une diminution de l'attractivité des centralités locales et donc de la vitalité du quartier. La saturation du Métrocable dès 2012, qui contraint les usagers à attendre plus de deux heures pour pouvoir embarquer dans les cabines durant les heures de pointe (de 4h30 à 6h30 le matin, puis de 17h à 19h le soir), est un autre phénomène remarquable. Un phénomène qui touche l'ensemble des transports de la ville, comme relevé ici par les habitants : « Fin 2012, cela n'a pas changé grand chose, parce que le téléphérique est très lent. La ligne souffre de congestion et s'arrête quand elle est pleine » ; « Aux heures de pointe, les bus, le métro et le Métrocable sont tous pleins. »

Ce qui nous amène à penser que l'implantation de l'infrastructure de transport, en incitant les habitants à se déplacer à l'extérieur de leurs quartiers pour leurs activités quotidiennes, a finalement contribué à condamner les quartiers nouvellement desservis à une unique fonction résidentielle, tout en augmentant la demande de mobilité des populations. Ces observations permettent d'interroger la pertinence des politiques publiques à résoudre les problèmes d'intégration sociospatiale, quand elles ne sont centrées que sur une seule modalité de transport.

Figure 2 : Saturation du Métrocable aux heures de pointe. Source : Camille Reiss, 2017.

La force du Projet urbain intégré (PUI)

Consciente des effets « pervers » entraînés par des interventions urbaines centrées sur la seule logique des transports, la municipalité lance en 2004 le premier Projet urbain intégré (PUI) de la ville, dans le cadre du plan d'aménagement urbain de la ville nommé « Medellín : compromis de toute la citoyenneté ». L'objectif est de « promouvoir le développement local en réduisant la nécessité de se déplacer dans d'autres parties de la ville, afin de contrer la pression vers le centre et de renforcer le développement de centres plus autonomes^[6] ». Si le projet du Métrocable visait à l'amélioration de l'accès des quartiers aux principaux secteurs générateurs d'emploi (le centre et le sud de la ville), l'action menée par le gouvernement entendait aussi améliorer les conditions de vie de la population et participer à dynamiser la vie de quartier. Les pouvoirs publics mettent ainsi en place un projet urbain défendant les valeurs de l'« urbanisme social », basé sur une politique d'aménagement transparente, participative et communicative, qui promeut l'éducation, l'inclusion, la culture, la convivialité et l'entrepreneuriat. Il définit la participation de la société civile comme un outil clé de contrôle à tous les niveaux des plans de développement et est selon le gouvernement la possibilité de reconstruire et de redéfinir la notion du collectif. Son implantation dans la Zone Nord-Est a été décidée et influencée par la présence du Métrocable, considéré par la municipalité comme un potentiel moteur de l'intervention^[7].

Carte 1 : Repérage de la ligne K du Métrocable et du Projet urbain intégré de la Zone Nord-Est de Medellín. Source : IREUR, 2019 ; URBAM EAFIT, 2013, p. 26.

L'innovation que constitue cette méthode d'intervention urbaine s'appuie sur plusieurs critères liés à des aspects politiques et de gestion, tels que :

- l'indépendance de l'administration municipale et le financement public de l'opération (sans recours à des aides internationales), nécessaire à la lutte contre le clientélisme et la privatisation des projets d'intérêt public ;
- la gestion du projet par l'Entreprise de développement urbain (EDU) créée en 2002, qui réunit un ensemble pluridisciplinaire de techniciens, jeunes professionnels, universitaires et administrateurs, à l'origine de la conception de programmes originaux tels que les « bibliothèques-parcs » ;
- la participation des communautés par la mise en place des budgets participatifs, définis par les pouvoirs publics et soumis à un exercice à la construction collective d'un plan de développement local, où les communautés ont décidé des secteurs bénéficiaires de l'opération et de la proportion de l'investissement à allouer.

Associées aux Conseils d'action communautaire (qui existaient avant les projets de rénovation urbaine), les comunas locales ont été mises à profit pour passer de l'ensemble des phases d'aménagement, depuis le diagnostic jusqu'à la construction.

Avant l'intervention des pouvoirs publics, les secteurs Andalucia, Popular et Santo Domingo étaient caractérisés par le manque d'infrastructures et de services publics, la quasi-absence d'espaces publics et de trottoirs (rendant difficile la circulation des piétons) et le manque de connexions avec les quartiers voisins en raison des failles qui les séparent. Les stations du Metrocable qui les dessert ont donc été définies dans le cadre du PUI, comme des « points de référence et de convivialité^[8] » qui doivent contribuer à développer la vie de quartier. Une attention particulière a été portée sur l'aménagement urbain des espaces situés à proximité, afin de renforcer leur relation avec le tissu urbain environnant, en particulier avec les voies principales qui les entourent.

La réhabilitation de la rue 107 du secteur Andalucia a été l'un des projets les plus importants du PUI. Elle a consisté en la réhabilitation de l'espace public existant, par la diminution de l'espace dédié aux voitures et l'augmentation de la largeur des trottoirs, mais aussi par la création de passages permettant des connexions avec les quartiers voisins, dont le pont Andalucia - La Francia au niveau des failles Herrera et Bobo. Ces interventions se sont également accompagnées de la réalisation de parcs publics, dans des lieux identifiés préalablement par la communauté comme des opportunités de créer de nouveaux espaces publics. Puis, un projet de relogement a été construit au niveau de la faille Juan Bobo, dédié à des familles dont les habitations construites sur des terrains instables étaient jugées précaires.

Enfin, au niveau des stations du téléphérique Popular et Santo Domingo, l'implantation d'escaliers et de cheminements piétons a permis de favoriser les liaisons interquartiers, l'accès à la bibliothèque-parc España et la dynamisation des rues commerçantes existantes. Une série de programmes a également été implantée, comprenant un centre de santé, un terrain de sport, une maison de justice, ainsi qu'un ensemble d'espaces et de jardins publics. La qualité urbaine et architecturale des infrastructures, bâtiments, espaces et jardins publics réalisés dans le cadre du PUI est justifiée par le gouvernement par la « dette historique » qu'il porte envers les quartiers défavorisés. Les slogans arborés par les maires qui ont initié les projets du Metrocable et du PUI ont ainsi clamé leur volonté d'offrir « un beau lieu aux plus humbles », afin d'« activer le pouvoir de l'esthétique comme un moteur de changement social »^[9].

Figure 3 : Un jardin public réalisé dans le cadre du PUI de la Zone Nord-Est, à Medellín. Source : Corporación Comunal Medellín, 2017.

L'ensemble de ces dispositifs démontre la façon dont les interventions urbaines initiées par les pouvoirs publics ont été bénéfiques à la population. Les centralités des comunas 1 et 2 (Andalucia, Popular et Santo Domingo) ont été dynamisées grâce à l'implantation d'une série d'équipements liés à la culture, l'éducation, la santé et les loisirs. Les stations et la bibliothèque ont été identifiées comme des marqueurs urbains, de par leur qualité spatiale et architecturale, alors même qu'elles ont été implantées dans l'un des secteurs les plus défavorisés de la ville. L'accessibilité interquartiers a été développée par la création d'une série d'escaliers, de passerelles et de cheminements piétons, et la qualité de vie s'est améliorée par la mise en place d'espaces et de jardins publics, ainsi qu'une diminution significative de la violence. Un effet également attribué à l'accompagnement financier du projet par l'État, qui a investi l'équivalent de sept fois le prix de l'infrastructure de transport, durant les quatre années qui ont suivi l'inauguration du Metrocable.

La nouvelle dynamique économique des comunas, fruit des politiques de ville

Un des points clés du PUI de la Zone Nord-Est est le renforcement de l'activité économique locale des comunas 1 et 2, avec pour objectif de dynamiser « l'économie globale de la ville qui présentait alors une faible croissance^[10] », de lutter contre les inégalités sociales. Cela s'est concrétisé par une aide de l'État auprès des microentreprises locales. Un ensemble d'outils institutionnels ont été mis à la disposition des habitants, répondant à une volonté politique de démocratiser et de décentraliser les organes de gestion économique de la ville. Le programme « Culture E », dédié à la culture entrepreneuriale, avait ainsi pour vocation de participer à « la création et au développement de nouvelles entreprises qui répondent aux nécessités du marché et à la dynamique des chaînes productives régionales^[11] », afin d'augmenter leur potentiel économique en s'appuyant sur la capacité d'innovation des entrepreneurs.

Un centre de développement entrepreneurial appelé Cedezo a par la suite été implanté à Santo Domingo (comuna 1), afin de faciliter l'accès aux différents services proposés en lien avec la formation, l'accès au crédit, les consultations spécialisées, etc. La « banque des

opportunités^[12] », promue par le maire Luis Pérez (2000-2003), permettait ainsi à la population d'accéder à de petits commerces et services de proximité. Cette aide a eu pour répercussion le maintien des petits commerces de rue sur le long terme. De fait, on a observé entre 2004 et 2009 une augmentation du nombre de petits commerces (estimé à 113 % dans la comuna 1 et 16 % dans la comuna 2), ainsi qu'une hausse des salaires liés à l'économie locale formelle et informelle (dépassant le minimum légal à partir de 2009)^[13]. En 2009, on comptait 4 521 entreprises dans les comunas 1 et 2 de Medellín^[14], la plupart d'entre elles se situent dans les aires les plus attractives de la communauté, qui se sont consolidées avec l'arrivée du Metrocable. Basées sur une organisation à caractère associatif, elles profitent des effets de l'« économie d'agglomération » qui associe à la proximité spatiale des bénéfices économiques provenant de la densité et de la diversité des agents économiques au niveau local. Elles profitent ainsi d'un réseau local efficace de fournisseurs, de clients et de services de conseil. La majorité de ces entreprises est à caractère familial, créée avec un capital de départ réduit et implantée dans un quartier souvent situé sur le lieu d'habitation. Le secteur commercial est le plus important puisqu'il représente près de 60 % des entreprises locales, contre 30 % pour le secteur des services et 10 % pour le secteur industriel. Le succès des petits commerces réside principalement dans la proximité, la confiance et l'attention personnalisée apportées aux clients.

Figure 4 : Entreprises locales des Comunas 1 et 2 de Medellín. Source : Camille Reiss, 2017.

Figure 5 : Commerce en bas d'un escalier, comunas 1 et 2 de Medellín. Source : Camille Reiss, 2017.

La prolifération de ces petites entreprises dans les quartiers défavorisés de la ville s'explique par le fait qu'elles sont autant voire plus rentables que celles situées dans des zones plus valorisées du centre et du sud de la ville. Saskia Sasson démontre à ce propos les interactions et les interdépendances économiques qui existent entre les économies globales et informelles des villes^[15]. Il existe en effet des articulations entre ces deux secteurs, lorsque les industries de l'économie globale ont besoin de la large gamme de services industriels produits par l'économie informelle, qui se trouve facilement accessible parce que située à proximité de ces zones valorisées (il s'agit par exemple des produits fabriqués dans les petites ateliers de métal, issus de l'industrie de la transformation). Rappelons à ce propos que les quartiers informels, qui se sont développés sur des sites inoccupés localisés à proximité des secteurs générateurs d'emplois (ici le centre et la Zone Sud de la ville), occupent aujourd'hui une position « centrale », en comparaison aux périphéries résidentielles apparues lors de la croissance démographique et urbaine de la fin du XXe siècle. Ainsi, les entreprises implantées dans les quartiers informels de Medellín bénéficient de leur proximité avec le centre et le sud de la métropole (facilitée par l'arrivée du Metrocable), concurrençant celles situées dans la zone franche de l'aéroport international José María Córdoba^[16], contraintes de se délocaliser du centre en raison de la trop forte pression foncière. Cela peut expliquer que le secteur informel, bien qu'étant le moins représenté, soit celui qui ait connu la plus grande augmentation du nombre d'entreprises dans les comunas 1 et 2 entre 2004 et 2009. Enfin, on peut estimer que la politique de développement économique local du PUI a eu des répercussions positives sur l'économie globale de Medellín, si l'on observe l'évolution des indicateurs entre 2001 et 2011. On observe en effet une hausse du taux de croissance économique de la ville qui passe de 0,6 % à 4,7 % ; une augmentation des revenus moyens par personne, qui passe de 298 US\$ à 458 US\$; ainsi qu'une baisse significative de la population vivant en-dessous du seuil de pauvreté, qui passe de 52 % à 22 %^[17]. En reconnaissant qu'il n'est pas possible de lutter contre le phénomène d'informalisation de l'économie de la ville (50 % de la population active de Medellín travaillant dans le secteur informel en 2010^[18]), la municipalité a réussi à transformer cette donnée en un vecteur de développement économique, profitable à l'ensemble des habitants de la ville, ce qui a eu pour conséquence de renforcer l'indépendance économique des comunas 1 et 2 et de minimiser les besoins de déplacements des habitants vers le centre et le sud de la ville, qui concentraient jusque-là l'ensemble de ces offres. Les habitants, qui revendiquent aujourd'hui la poursuite de la politique engagée dans le cadre du PUI, estiment nécessaire d'implanter plus d'infrastructures, de logements sociaux, de formations professionnelles, d'activités culturelles et d'écoles, rappelant que l'accès à l'eau courante et à l'électricité n'est toujours pas généralisé, et que les conditions de vie sont encore précaires pour certains d'entre eux en termes d'habitation, d'emploi, d'éducation, etc. Un sentiment d'autonomie plus « spontané » semble avoir émergé, émanant d'une représentation spécifique du droit à « leur » ville. Car à quelle ville donne réellement accès les infrastructures

implantées par l'État ? La relation d'interdépendance reconnue par les politiques publiques entre mobilité et droit à la ville est-elle vraiment garante de conditions de vie plus équitables, si bien que les origines de la mobilité des habitants du quartier est un élément contribuant à la qualité de vie des habitants ?

Contre l'injonction à la mobilité, le droit à l'immobilité

 Afin d'évaluer la pertinence de cette approche, il nous est apparu nécessaire d'estimer le pourcentage de la population qui dépendait de l'économie locale des comunas 1 et 2. En partant du principe que les entreprises situées à domicile permettent à tous les membres de la famille de s'autofinancer, nos calculs révèlent que près de 19 440 habitants (7,5 % de la population totale) dépendent financièrement de ces entreprises locales (Tableau 1). Cela signifie que près de 19 440 personnes vivent et travaillent au sein même de leur quartier et ne dépendent d'aucun moyen de transport, si ce n'est la marche, pour se rendre sur leur lieu de travail. Ce chiffre est même à revoir à la hausse, si l'on prend en compte les habitants qui travaillent dans les entreprises de la communauté, mais qui ne sont pas à caractère familial, comme les supermarchés, les surfaces de ventes dédiées à la télécommunication et à l'électroménager des grandes marques, par exemple.

[[{"type":"media","fid":"3991","attributes":{"typeof":"foaf:Image","width":"1077","height":"399"},"view_mode":"default"]]
Tableau 1 : Nombre de foyers avec commerce et d'habitants bénéficiaires, comunas 1 et 2. Source : (1) SISBEN, 2011 et (2) SISBEN, 2011b^[20] ; (3) DAVILA D. Julio, 2013, p. 96^[21].

En habitant et en travaillant au sein de leurs quartiers, on observe qu'une partie importante des habitants des comunas limite ses déplacements à une mobilité interne à sa communauté, et ce malgré le développement d'un réseau de transports dédiés^[22]. Ce qui pourrait être jugé comme relevant d'une forme d'immobilité « subie » est ici considéré comme une valeur contribuant à la qualité du mode de vie des habitants. Comme le souligne l'un des habitants : « À quoi me servirait Metrocable, puisque je travaille à côté de l'endroit où j'habite ? » La dynamisation des territoires nouvellement desservis par les transports est d'ailleurs un souhait clairement formulé par les habitants, qui l'expriment en ces termes : « Il nous faut plus d'emploi, de logements sociaux, d'activités et de formations pour les jeunes ». Car « rester vivre dans le quartier est un choix sur l'avenir. Même s'il y a des problèmes, je reste car il y a beaucoup de potentiel. »

 L'intervention urbaine de l'État a ainsi stimulé les consciences sociopolitiques, en particulier des jeunes, qui s'engagent et créent des associations pour influencer sur le devenir de leur communauté^[23]. L'investissement et l'engagement des habitants vis-à-vis de leur quartier révèlent l'attachement qu'ils lui portent. Et si les habitants défendent les intérêts et les valeurs de leur territoire, c'est que pour la plupart d'entre eux y a toujours vécu et ce, depuis plusieurs générations. Mais s'ils l'apprécient, c'est également pour sa proximité avec le centre, qui facilite l'accès aux opportunités de la ville (en termes d'emploi, d'éducation, de santé, de culture et de loisirs) ; de l'esprit d'entraide communautaire qui y règne, à l'origine de systèmes auto-organisationnels régissant des secteurs aussi importants que le transport ou l'économie ; mais aussi pour sa complexité topographique, à l'origine du caractère piéton de ses rues et ruelles, et du charme émanant des paysages en pente qui dégagent des vues panoramiques sur le reste de la ville. Les habitants témoignent : « J'aime mon quartier car il est central^[24] » ; « Cela fait 44 ans que j'habite ici, tout le monde me connaît ».

[[{"type":"media","fid":"3990","attributes":{"typeof":"foaf:Image","width":"945","height":"608"},"view_mode":"default"]]
Figure 6 : Paysage en pente des Comunas 1 et 2 de Medellín. Source : Camille Reiss, 2017.

 Cela constitue un ensemble de facteurs répondant à des aspirations et des pratiques spécifiques à leur modes de vivre, de se déplacer et de vivre ensemble. Résider dans un quartier informel ne résulterait donc pas uniquement d'une série de contraintes, mais bien d'un choix lié à un mode de vie urbain spécifique, commun à d'autres pays des Suds. Cette observation s'appuie sur les résultats d'une enquête menée par la municipalité de Medellín, révélant que les habitants de la strate 1 (quartiers nord) et de la strate 6^[25] (quartiers sud) évaluent de façon similaire leurs conditions de vie, estimant respectivement à 54% et 58% leurs conditions de vie « bonnes » – bien que 20 points d'écart sur l'indice de la qualité de vie les séparent^[26].

Conclusion

 Medellín semble avoir trouvé le juste équilibre dans sa quête d'intégration des quartiers informels, entre la mise en place d'infrastructures publiques et l'établissement de projets d'infrastructures liés à l'emploi, l'éducation, le transport, la culture et les loisirs, et le respect des logiques internes et inhérentes à ces territoires spécifiques. L'implantation de services et d'infrastructures urbaines de même qualité que dans la ville « officielle » et l'accessibilité facilitée des quartiers nord avec les zones valorisées du centre et du sud de la ville sont à l'origine du sentiment d'appartenance à la ville ressenti par les habitants, qui disent aujourd'hui habiter dans un quartier de Medellín, ne précisant pas qu'il s'agit d'un quartier (initialement) informel.

 Les pouvoirs publics ont également appuyé les initiatives économiques locales de ces territoires, qui ont été considérées comme un potentiel vecteur de dynamisme de l'économie globale de la ville, en estimant que l'augmentation de la productivité des microentreprises avait pour effet de produire plus de richesse et donc de diminuer la pauvreté. Animée par une volonté de décentraliser la gestion économique de la ville, cette stratégie est également apparue bénéfique d'un point de vue de la mobilité et de l'environnement, puisqu'en favorisant les possibilités de travailler et de résider au sein d'un même quartier (comunas 1 et 2), la demande de mobilité a été stabilisée et les émissions de gaz à effet de serre produits par les transports aussi.

 Plutôt que de lutter contre l'informalisation de l'économie, une multiplication de choix a été offerte aux habitants, que ce soit en termes de mobilité ou d'emplois. Les habitants peuvent ainsi aujourd'hui jouir d'un droit à « leur » ville, en choisissant de rester vivre dans leur quartier, tout en profitant des opportunités offertes par la ville « officielle » rendue plus accessible grâce au téléphérique, ou en continuant d'exercer une activité professionnelle qu'ils avaient déjà développées depuis de nombreuses années (ou en créant une nouvelle).

 Pour certains, la « ville informelle » n'existerait pas en raison de sa dépendance à la ville officielle. Mais, les quartiers informels démontrent un certain degré d'autonomie dans leur fonctionnement, notamment en termes économiques. Le manque d'infrastructures et d'équipements publics a de fait toujours été compensé par la mise en place de systèmes auto-organisationnels, qui continuent aujourd'hui d'organiser ces territoires. Les gains générés par l'économie informelle représentent une source importante de revenu pour les habitants, et le tissu associatif caractérise encore et toujours ce type de territoire.

 Alors, n'est-il pas possible d'imaginer que le droit à l'immobilité, et non pas le droit à la mobilité, soit garante du droit à « leur » ville ? Et si l'intégration des quartiers informels ne passait pas par toujours plus de mobilité, mais plutôt par la reconnaissance de leur existence en tant qu'entité urbaine spécifique, et constitutive du paysage fragmentaire de la ville contemporaine ? Il s'agirait alors de valoriser et de renforcer le caractère complémentaire qu'elle tisse avec les autres entités qui composent la ville, à l'image de la diversité des choix et modes de vie des personnes qui y habitent.

 Un parallèle peut être effectué avec les banlieues françaises qui, en ayant été mises en place sur le seul modèle d'une mobilité pendulaire contrainte, semblent aujourd'hui se tourner vers une plus grande autonomie. L'idée défendue est que, pour changer la ville et valoriser les potentialités de ces territoires, il est nécessaire de remettre les habitants au centre des politiques publiques. Il s'agit donc d'engager des stratégies visant à renforcer l'autonomie individuelle et les capacités d'action collective, en soutenant et valorisant les initiatives locales. Car si la mise en place de politiques publiques reste nécessaire à l'échelle de la métropole, des alternatives peuvent également être développées par les populations à l'échelle de leur quartier, pour lutter contre la discrimination, favoriser l'emploi et améliorer les conditions de la vie quotidienne.

Bibliographie

 DAVILA D. Julio (dir.), *Urban Mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha*, Columbia, Development Planning Unit, UCL & Faculty of Architecture, Universidad Nacional de Colombia, Medellín, 2013.

ECHEVERRI R. Alejandro, « A Mobilidade Urbana como indutora dos Projetos Urbanos Integrados (PUIs): O caso de Medellín », in *Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes. Textos para as discussões da Rio+20*

2012I, Ministério do Meio Ambiente, Ministério das Cidades, Mobilidade urbana vol. 1, Brasília, 2015, pp. 78-108

NAME Leo et FREIRE-MEDEIROS Bianca, « Teleféricos na paisagem da “favela” latino-americana: mobilidades e colonialidades », GOT, Revista de Geografia e Ordenamento do Território, n.º 11, Bianca, juin 2017, pp. 263-282.

RESENDE FERNANDES Jose Leandro, « O advento de um estado desenvolvimentista local em Medellín-Colômbia e inferências em seu desenvolvimento econômico », Annales du Séminaire International sur le Développement Régional, Santa Cruz do Sul, Brésil, Septembre 2017.

SASSEN Saskia, « Topographies urbaines fragmentées et interconnexions sous-jacentes », in NAVEZ-BOUCHANINE Françoise (dir.), La fragmentation en question. Des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?, Paris, L’Harmattan, 2002.

URBAM EAFIT, Modelo de transformación urbana. Proyecto Urbano Integral – PUI – en la zona nororiental. Consolidación Habitacional en la Quebrada Juna Bobo, Alcalde Medellín, 2013.

- Documents officiels

ALCADIA DE MEDELLÍN, « Medellín en cifras. Número 1 », Observatorio de Políticas Públicas, avril 2011.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN, « Perfil Socioeconómico Estrato 1. Encuesta de calidad de Vida », Medellín, 2011a.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN, « Perfil Socioeconómico Estrato 2. Encuesta de calidad de Vida », Medellín, 2010.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN, « Perfil Socioeconómico Estrato 3. Encuesta de calidad de Vida », Medellín, 2011b.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN, « Perfil Socioeconómico Estrato 6. Encuesta de calidad de Vida », Medellín, 2011c.

POMA, Urbanway, brochure téléchargeable en ligne, juin 2015.

SISBEN, « Perfil Socioeconómico Comuna 1 Popular », Préfecture de Medellín, juin 2011a.

SISBEN, « Perfil Socioeconómico Comuna 2 Santa Cruz », Préfecture de Medellín, juin 2011b.

<!-- Notes -->

[^1]: Modelo de transformación urbana. Proyecto Urbano Integral – PUI – en la zona nororiental. Consolidación Habitacional en la Quebrada Juna Bobo, Alcalde Medellín, EDU, AFD, Universidad EAFIT, 2013, p. 32. [^2]: La ville de Medellín est organisée en six zones, regroupant chacune des comunas, elles-mêmes subdivisées en quartiers. La ville compte ainsi 16 comunas et 175 quartiers au total. [^3]: Alejandro R. Echeverri, « A Mobilidade Urbana como indutora dos Projetos Urbanos Integrados (PUIs): O caso de Medellín », in Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes. Textos para as discussões da Rio+20 2012I, Ministério do Meio Ambiente, Ministério das Cidades, Mobilidade urbana vol. 1, Brasília, 2015, p. 84. [^4]: Propos recueillis lors de la série d’entretiens effectuée par l’auteur auprès des habitants des Comunas 1 et 2, du 18 au 22 septembre 2017, traduction de l’auteur. [^5]: Julio D. Davila (dir.), Urban Mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha, Development Planning Unit, UCL & Faculty of Architecture,

Universidad Nacional de Colombia, Medellín, 2013, p.100 ; Municipio de Medellín, Subdirección de Metroinformación y Observatorio de la Salud del Mercado Inmobiliario (OSMI) <<http://www.ciudadmedellin.gov.co/observatorio>> ; « La Movilidad Urbana como inductora dos Projetos Urbanos Integrados (PUIs): O caso de Medellín », in Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes. Textos para as discussões da Rio+20 2012I, Ministério do Meio Ambiente, Ministério das Cidades, Mobilidade urbana vol. 1, Brasília, 2015, p. 99. [^7]: Ibid., p. 93. [^8]: Ibid, p. 84. [^9]: Julio D. Davila (dir.), Urban Mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha, op. cit., p. 49-50. [^10]: Julio D. Davila (dir.), Urban Mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha, op. cit., p. 90. [^11]: Jose Leandro Resende Fernandes, « O advento de um estado desenvolvimentista local em Medellín-Colômbia e inferências em seu desenvolvimento econômico », Annales du Séminaire international sur le développement régional, Santa Cruz do Sul, Brésil, Septembre 2017, p. 15. [^12]: Julio D. Davila (dir.), Urban Mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha, op. cit., p. 89. [^13]: Ibid.,p. 80 et 96. [^14]: Nombre calculé à partir des données publiées dans Julio D. Davila (dir.), Urban Mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha, op.cit., p. 96. [^15]: Saskia Sassen, « Topographies urbaines fragmentées et interconnexions sous-jacentes », in Françoise Navez-Bouchanine (dir.), La fragmentation en question. Des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?, Paris, L’Harmattan, 2002. [^16]: Situé à 800 mètres au-dessus de la vallée d’Aburrá à l’est de la ville. [^17]: Jose Leandro Resende Fernandes, « O advento de um estado desenvolvimentista local em Medellín-Colômbia e inferências em seu desenvolvimento econômico », Annales du Séminaire International sur le Développement Régional, Santa Cruz do Sul, Brésil, Septembre 2017, p. 16-17. [^18]: Alcaldía de Medellín, « Medellín en cifras. Número 1 », Observatorio de Políticas Públicas, avril 2011, p. 54. [^19]: SISBEN, « Perfil Socioeconómico Comuna 1 Popular », Préfecture de Medellín, juin 2011a, p. 5. [^20]: SISBEN, « Perfil Socioeconómico Comuna 2 Santa Cruz », Préfecture de Medellín, juin 2011b, p. 3. [^21]: Julio D. Davila (dir.), Urban Mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha, op. cit., p. 96. [^22]: Observation faite à partir d’une série d’entretiens effectuée par l’auteure en septembre 2017, auprès des habitants des Comunas 1 et 2 de Medellín. [^23]: Actions politiques culturelles ou sociales. Voir Piedra en el Camino (2017), Mi Comuna 2 (2009), Las Cometas (1996), Con vivamos (1993), entre autres. [^24]: Proximité géographique avec le centre, renforcée par le Metrocable. [^25]: La population de Medellín est classée en 6 strates, qui sont définies selon des critères socioéconomiques. La strate 1 représente la frange de la population la plus pauvre, et la strate 6 représente la frange de la population la plus riche. [^26]: Departamento administrativo de planeación, « Perfil Socioeconómico Estrato 1. Encuesta de calidad de Vida », Medellín, 2011a ; « Perfil Socioeconómico Estrato 6. Encuesta de calidad de Vida », Medellín, 2011c.

Activer

Activé

Niveau de profondeur

Balise H2 + H3

Ajouter le triangle si ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Altermobilités

Aspirations

Cadres de vie

Diversité des modes de vie

Inégalités

Proximité

Réduction des inégalités

Transports collectifs

Villes et territoires