

Restructuration et contradictions urbaines à Cuzco (Pérou) : mobilité quotidienne et polycentrisme

AUTEUR·E·S

Jean LEGROUX,

Rita ANDRADE

RÉSUMÉ

Comme d'autres villes d'Amérique latine, Cuzco passe depuis quelques décennies par un processus de restructuration (économique et urbaine) qui a des impacts sur l'organisation spatiale de la ville et sur les relations et modes de vie des habitants. Nous analysons les contradictions issues de ce processus à travers la constitution de polycentralités et la question de la mobilité quotidienne, à partir d'enquêtes de terrain menées en 2015 et en 2016. Depuis que son centre historique a progressivement accordé une place prépondérante aux activités touristiques – Cuzco a été déclarée patrimoine culturel de l'humanité, par l'Unesco en décembre 1983 –, il existe une certaine tension entre les touristes et les habitants, en somme entre la ville moyenne et la ville touristique (internationale). Cette tension s'exprime dans l'espace urbain, dans les modes de consommation et à travers les divers types de mobilité quotidienne qui articulent une partie des activités des habitants.

MOTS CLÉS

restructuration urbaine, Cuzco, mobilité, polycentrisme, tourisme

RESUMEN

Igual que otras ciudades latinoamericanas, Cuzco ha pasado en estas últimas décadas por un proceso de reestructuración (económica y urbana) que ha modificado la organización espacial de la ciudad, así como las relaciones y modos de vida de los habitantes. Se analizan aquí las contradicciones causadas por este proceso a través de la movilidad urbana y de la constitución de nuevas policentralidades, a partir de trabajos de campo y encuestas realizadas en 2015 y 2016. Desde que su centro histórico empezó a albergar, y concentrar, cada vez más actividades turísticas – Cuzco fue declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad, por la Unesco, en diciembre de 1983 – existe una cierta tensión entre los turistas y los habitantes, o sea entre la ciudad media y la ciudad turística (internacional). Esta tensión se expresa en el espacio urbano, en los modos de consumo y a través de distintos tipos de movilidad cotidiana que articulan una parte de las actividades de sus habitantes.

PALABRAS CLAVES

Reestructuración Urbana, Cuzco, Movilidad, Policentralidad, Turismo

INTRODUCTION

Ces dernières décennies, à l'instar d'autres villes latino-américaines, des dynamiques provenant de plusieurs échelles – du local à l'international –, dans le sillon des restructurations du capitalisme à partir des années 1970, ont changé la place de Cuzco dans son réseau urbain et son rôle à l'international, en s'affirmant en tant que destination touristique.

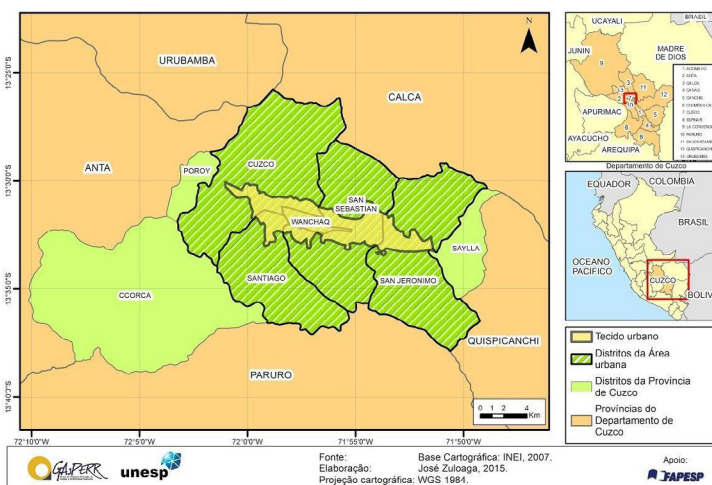
De toute évidence, ces processus ont eu des impacts sur la configuration spatiale de la ville. On note notamment la complexification des formes de ségrégation et certains indices de fragmentation socio-spatiale avec, par exemple, la constitution de polycentralités, par ailleurs souvent associées à la constitution de nouveaux centres liés au commerce et aux loisirs, où le centre commercial joue un rôle important. Au travers du thème de la mobilité quotidienne – qui détermine en fin de compte l'accès à la ville – et du polycentrisme, nous proposons un regard sur les contradictions issues des dynamiques des dernières décennies dans la ville de Cuzco.

1. CUZCO : UNE VILLE MOYENNE, HISTORIQUE ET TOURISTIQUE

Avec 437 538 habitants (INEI, 2017), Cuzco se situe au sud du pays, dans la province du même nom (fig. 1). Sa position géographique – sur un axe qui relie deux macrorégions naturelles du Pérou, la côte et la forêt

(Selva) – lui confère une fonction d’intermédiaire en termes d’échanges commerciaux et humains. C’est cette caractéristique qui en fait une ville moyenne, plus que son poids démographique.

Figure 1. Aire urbaine et districts de la province de Cuzco
Source : Gasperr / UNESP (2015)



Les espaces publics du centre principal (places, ruelles, rues et avenues) possèdent une forte représentation symbolique et culturelle, abritant des monuments hérités de l’histoire locale et *locus* des principaux événements culturels, politiques et sociaux, tels que les fêtes, les manifestations, les ballades et le commerce. Décrit ainsi, ce centre remplit sa fonction dans le sens d’une certaine cohésion provenant d’une diversité d’activités (y compris résidentielle) et d’une certaine mixité en termes de circulation de différentes classes sociales. Nonobstant, la transformation de Cuzco en ville touristique depuis les années 1970 a créé une certaine tension entre les locaux et les touristes¹. Cette « vocation » ne cesse de s’accroître : on compte 1 894 120 touristes en 2016, contre 463 792 en 2000.

Le centre historique, auparavant résidentiel, commercial et de services pour les habitants, se caractérise désormais par une concentration d’hôtels, de restaurants, d’agences de voyages, de maisons de change et de commerces destinés aux touristes, configurant une espèce de « gentrification touristique ». En quelque sorte, la ville de Cuzco répond à la définition de la ville moyenne comme « ville moyen » (Michel, 1977), c’est-à-dire en tant que vecteur de propagation de la *société urbaine*. La « planétarisation de l’urbain » (Lefebvre, 1989) s’accomplit d’une certaine façon à Cuzco : l’« espace abstrait » des dominants altère la vie quotidienne, l’« espace vécu » des habitants, des citoyens, des usagers (Lefebvre, 1974), la ville moyenne subit les effets de la ville internationale. Le polycentrisme et la mobilité quotidienne sont deux voies d’accès à l’analyse de ces contradictions.

2. LE CONFLIT ENTRE LA VILLE « HABITÉE » ET LE MODÈLE TOURISTIQUE :

LA QUESTION DU CENTRE HISTORIQUE ET DE L’ÉMERGENCE DU POLYCENTRISME

Le centre historique de Cuzco correspond à une définition classique du centre comme parcelle de l’espace urbain comportant une plus grande densité et diversité en termes de réalités sociales (Lévy & Lussault, 2003), souvent au cœur du nœud principal des voies urbaines et qui s’articule à la structure spatiale de chaque ville. Après le tremblement de terre de 1950, la ville, à partir du centre d’origine, s’est étendue dans un sens linéaire vers le sud-est, avec la formation de quartiers résidentiels et d’avenues commerciales. Aussi, dans les années 1970, l’ancienne ville de Cuzco était déjà devenue « centre historique », tandis que le tissu urbain de la ville progressait le long du fleuve Huatanay, s’approchant des zones montagneuses, au nord et au sud. En vertu de son statut de capitale touristique du Pérou, les processus de restructuration observés, permettent de parler d’une « urbanisation touristique », c’est-à-dire d’une certaine intégration au sein d’un flux d’informations, de biens et de personnes dans un contexte global. C’est à partir de la contradiction entre usage touristique (ville internationale) et usage local (ville moyenne péruvienne) que l’on observe la formation d’un polycentrisme, c’est-à-dire que les activités (commerciales et de services) propres à un centre se multiplient et se différencient dans l’espace urbain, sur la base de la création de nouveaux centres urbains avec, notamment, l’apparition de grands équipements, de centres d’affaires et de centres commerciaux. Pour Lévy

¹ De nombreux touristes qui arrivent à Cuzco visitent le Machu Picchu, le centre historique de Cuzco, ou Aguas Calientes, Ollantaytambo, Vale Sagrado et Pisac. Bien que la plupart de ces lieux se situent en dehors de la ville, Cuzco fait office de « ville-relais » pour les touristes qui, pour la majeure partie, se logent dans le centre historique.

et Lussaut (2003:145), « ce complexe, fréquemment hiérarchisé, associe des centres tant concurrents, que complémentaires, localisés en des positions variées ». C'est le cas à Cuzco.



Figure 2. Avenida de la cultura

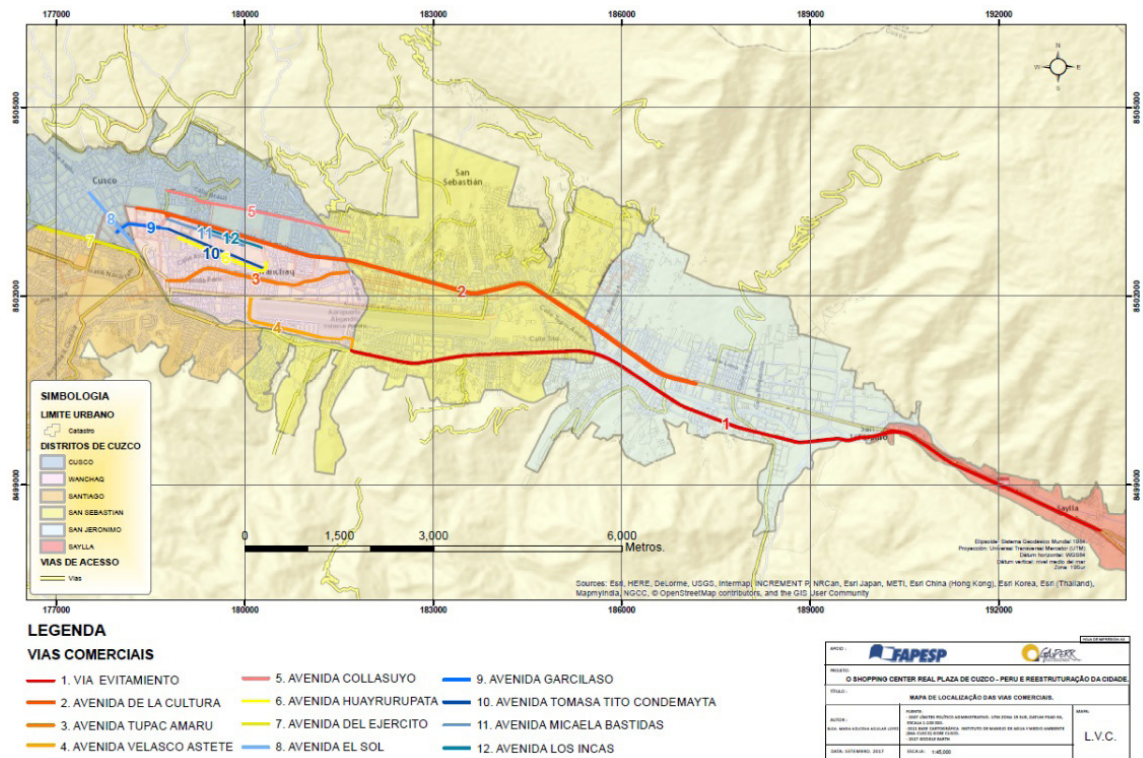


Figure 3. Arrêt de bus sur l'Avenida de la Cultura

Source : photographies de Rita Andrade, février 2015

Premièrement, le centre historique revêt une importance, aussi bien pour les touristes que pour les locaux, en dépit de l'exclusion progressive de ces derniers, ce qui génère également une résistance. Selon nos observations de terrain, le centre historique, outre les touristes, accueille des vendeurs ambulants, des cirEURs de chaussures, des mendiants, des travailleurs du commerce et de l'administration publique, des manifestants et des espaces publics occupés par plusieurs générations. Deuxièmement, la zone sud-est de la ville, appelée « Cuzco moderne » par les *cuzqueños*, ou encore « nouveau pôle de développement », constitue une « centralité sous forme d'axe » où l'*Avenida de la Cultura* (fig. 2 et 3) joue un rôle prépondérant dans cette déconcentration des activités (fig. 4).

Figure 4. Carte des principaux axes de transport
Source : Gasperr / UNESP (2015)

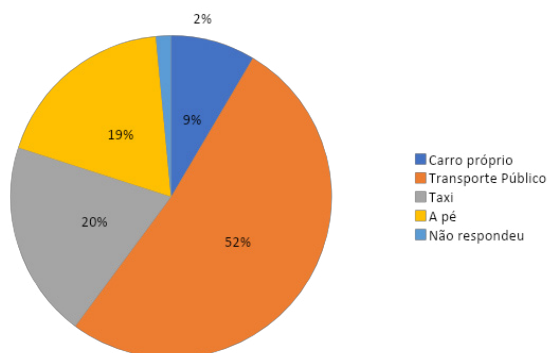


On y trouve des commerces et des services qui n'ont pas été installés dans le centre historique pour des raisons i) associées à la préservation du patrimoine historique et au manque d'espace, ii) sectorielle, de par le fait de ne pas s'adresser au tourisme, iii) de localisation à proximité de quartiers résidentiels des classes moyennes *cuzqueñas*. La pièce maîtresse de cette nouvelle centralité est le centre commercial Real Plaza. Les infrastructures de stationnement (fig. 5) y sont un indice du public et du mode de vie attendus dans ce type de lieu (les classes moyennes et l'automobile). Cependant, notre enquête (un questionnaire appliqué à 400 personnes) montre que le public qui le fréquente accueille aussi des citoyens qui ne possèdent pas de véhicule



Figure 5. Parking, à l'entrée du centre commercial Real Plaza
Source : Photographie de Rita Andrade, mars 2016.

Figure 6. Moyen de transport utilisé pour se rendre au centre commercial Real Plaza
Source : élaboration propre. Résultats du questionnaire appliqué en mars 2016



motorisé (fig. 6). En d'autres termes, son accessibilité en transport collectif et en taxi explique qu'il semble avoir été accepté par la population en général.

Troisièmement, il existe des populations à bas revenus qui ne fréquentent que rarement ces deux centralités, raison pour laquelle les centres commerciaux populaires et les marchés publics d'approvisionnement continuent à avoir un poids dans la ville en tant qu'espace de consommation quotidienne pour une grande partie de la population. Par ailleurs, ces marchés populaires sont présents dans pratiquement tous les quartiers. Cela configure une certaine différenciation à travers la consommation, sans pour autant que des franges de la population en soient exclues, à l'instar des *Novas Barriadas*, zones résidentielles auto-construites à bas revenus dont les habitants fréquentent les marchés populaires (ou y travaillent), mais également le centre (en tant que vendeurs ambulants, par exemple). Outre ces échelles spatiales, la question des échelles temporelles est également importante : le touriste occupe intensément le centre historique pour quelques heures ou quelques jours, tandis que, pour l'habitant, il fait partie de son quotidien. La réponse d'un habitant à la question : « les cuzqueños se dirigent-ils vers cet espace en qualité de consommateurs ? » lors d'une enquête de terrain illustre bien cette dichotomie.

« Certains *cuzqueños* n'ont pas l'habitude de fréquenter le centre historique, car il est principalement organisé pour le tourisme, [...] raison pour laquelle les riverains de zones comme San Sebastián, San Jerónimo, Huancaro, et les habitants de la rive droite du fleuve Huatanay et alentours, en général, ne montent dans le centre que pour des cas de démarches administratives, de festivités et d'événements importants. Cependant, la population des 15-25 ans, environ, fréquente le centre la nuit, tandis que c'est plus difficile pour la population âgée, pour des raisons économiques, parce que les prix y sont plus élevés » (entretien réalisé en mars 2016, nous soulignons).

Cette division tripartite de l'espace urbain, la constitution de cet espace polycentrique, constitue un élément de fragmentation socio-spatiale dans la mesure où il est associé à une nette division en termes de groupes sociaux : un centre moins accessible et de plus en plus configuré pour les touristes, un centre commercial accepté et utilisé par les classes moyennes, et des marchés populaires qui accueillent les classes à bas revenus qui, par manque d'alternative, occupent les espaces périphériques pour y auto-construire leurs résidences. Outre cette configuration polycentrique et ségréguée, la question de la mobilité quotidienne est également un élément révélateur des contradictions urbaines de Cuzco.

3. LES CONTRADICTIONS DE CUZCO AU TRAVERS DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE

La question de la mobilité quotidienne et de l'accessibilité aux centres, notamment au centre historique, illustre également les tensions issues de la contradiction entre la « ville moyenne » et la « ville touristique ». La mobilité quotidienne – également appelée mobilité urbaine, physique ou spatiale – désigne la possibilité, pour les citoyens, de se déplacer quotidiennement pour réaliser (ou accéder à) plusieurs activités et/ou nécessités et aménités (travail, loisir, santé, études, rencontres, etc.). La littérature identifie une correspondance entre la mobilité quotidienne (spatiale) et la mobilité sociale (Kaufmann *et al.*, 2004) et divers auteurs appréhendent la mobilité comme une dimension essentielle de la lutte contre la pauvreté et les inégalités (Diaz Olvera *et al.*, 2005; Vasconcellos, 2014). L'accessibilité peut se définir comme : « *The option refer to the range of means of transportation and communication available [...] The conditions refer to the accessibility of the options in terms of location-specific cost, logistics and other constraints* » (Kaufmann *et al.*, 2004). L'accessibilité d'un citadin à divers endroits de la ville dépend autant de la localisation (résidentielle) par rapport à la position des

aménités urbaines et des infrastructures disponibles (modes de transport et trame viaire), que des nécessités et des désirs qui sont à l'origine des déplacements.

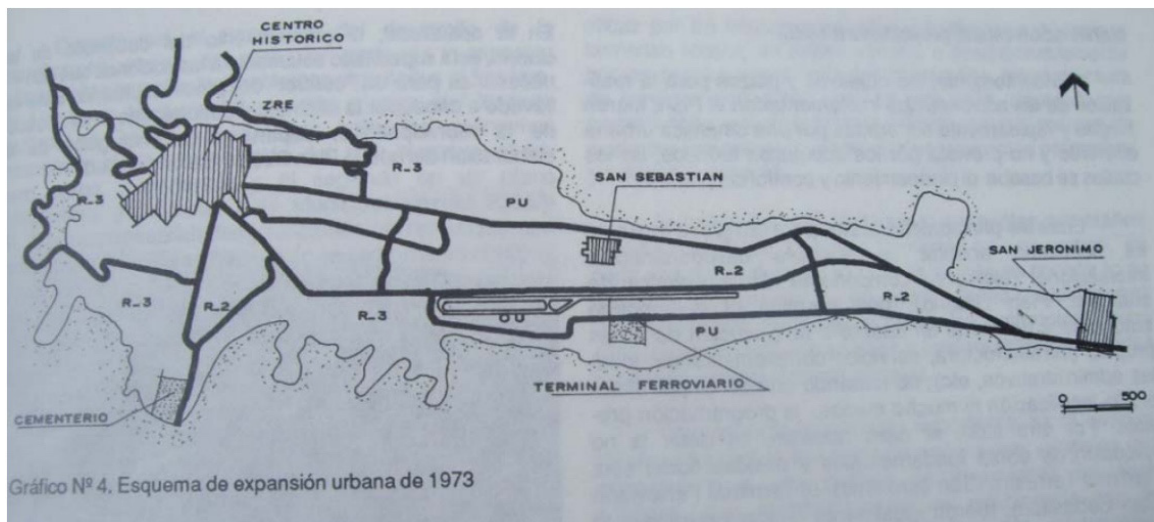
Figure 7. Centre historique de Cuzco
Source : photographie de Rita Andrade, travail de terrain, mars 2016



Au Pérou, la massification du transport individuel est moins élevée que dans les pays voisins comme le Chili, l'Argentine ou le Brésil. Les transports collectifs sont principalement les *kombis* ou les bus, neufs ou anciens, dont l'opération est assurée par le secteur privé, principalement informel (fig. 7). Ainsi, une bonne partie des services de transport sont offerts par le circuit inférieur de l'économie urbaine.

En général, dans les villes moyennes, le transport collectif a tendance à converger vers le centre de la ville. C'est le cas à Cuzco où il s'organise en réseau concentrique et longitudinal, de par l'importance des avenues qui coupent la zone sud-est (fig. 8). Selon Hoyez (2018: 1): « *uno de los principales problemas del Cusco es el transporte, que se ha vuelto caótico, así como la falta de áreas verdes y espacios públicos* ». L'auteure pointe également des coupures urbaines avec une voie nationale qui traverse la ville d'est en ouest sur 20 km et un aéroport situé au milieu de la tâche urbaine.

Figure 8. Schéma de l'expansion urbaine de Cuzco
Source : Villegas-Estrada (1973)



En termes de répartition modale, selon l'enquête Origine-Destination de 2012 (Hoyez, 2018), 55% des déplacements à Cuzco sont réalisés en transport collectif, 30% à pied, 5% en véhicules privés, 6% en taxis (8 800 taxis), 3% en automobile collective. Quant au centre historique, il connaît une espèce de conflit modal avec 50% de déplacements réalisés à pied versus le transport motorisé (35% en transport collectif, 9% en taxi, 3% en voiture et 3% en transport scolaire). Les piétons (et le patrimoine) souffrent ainsi des investissements prioritaires alloués aux infrastructures automobiles (Concha Vásquez, 2018). Cette « hiérarchie modale » – issue d'une compétition entre différents modes de transport, doublée d'un processus de différenciation sociale (Diaz Olvera *et al.*, 1998) – reflète une demande réprimée des piétons. Pour remédier à cette situation, le Plan de mobilité et des espaces publics proposait de restreindre l'accès du centre aux véhicules motorisés et d'investir places et espaces verts en faveur des piétons. Cette valorisation du centre-ville permettrait une meilleure accessibilité et un rythme plus adapté à l'occupation des espaces publics. Mais, en 2017, la majorité des conseillers municipaux votèrent l'abrogation de la priorisation des piétons. La Chambre régionale de tourisme de Cuzco (Cartur) exprima également son désaccord avec le Plan Cuzco 2025, notamment concernant cette question de la mobilité et des espaces publics (Concha Vásquez, 2018).

La ville moyenne entre en conflit avec la ville touristique, même si, paradoxalement, elle en dépend. La demande locale des habitants de « Cuzco ville moyenne » entre en contradiction avec les intérêts de « Cuzco ville touristique », c'est-à-dire avec la « ville moyen » (Michel, 1977). C'est le plan du vécu qui est en quelque sorte arraché aux habitants: i) la spoliation du centre appartenant aux habitants et désormais soumis à

l'activité touristique, ii) la perte de pouvoir et d'espace de la marche à pied, qui est un moyen d'appropriation et d'occupation de l'espace ancré chez les habitants de Cuzco ; iii) le polycentrisme, recoupé d'une ségrégation socio-économique, ou l'échelle internationale, que nous rapportons à un processus de fragmentation socio-spatiale.

RÉFÉRENCES

- Concha Vásquez C.-A., 2018, « La lucha por la ciudad: controversias en el proceso de formulación del Plan Cusco al 2025 - Movilidad y Espacio Público en una Ciudad Patrimonio (Cusco 2014-2018) », *Polítai*, 9(16), p. 141-176.
- Díaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 1998, *Villes africaines au quotidien: mobilités quotidiennes et contraintes sociales à Bamako et Ouagadougou*, Lyon, LET, coll. « Études et recherches ».
- Hoyez M., 2020, *Panorama de la movilidad en la ciudad de Cusco (Pérou)*, Lyon, CODATU [en ligne: www.codatu.org/actualites/panorama-de-la-movilidad-en-la-ciudad-andina-de-cusco-peru, consulté le 07/01/2020].
- INEI, 2017, Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas. Lima, Perú.
- Kaufmann V., Bergman M., Joye D., 2004, "Motility: Mobility as Capital", *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), p. 745-756.
- Lefebvre H., 1974, *La production de l'espace*, Paris, Anthropos.
- Lefebvre H., 1989, « Fulgurants progrès, crise de civilisation: quand la ville se perd dans une métamorphose planétaire », *Le Monde diplomatique*, mai 1989, p. 16-17.
- Lévy J., Lussault M., 2003, *Dictionnaire de la géographie*, Paris, Belin.
- Michel M., 1977, « Ville Moyenne, ville moyen », *Annales de géographie*, tome 86, n° 478, p. 641-685.
- Vasconcellos E.-A., 2014, *Políticas de transportes no Brasil: a construção da mobilidade excludente*, São Paulo, Editora Manole.

LES AUTEUR·E·S

Jean Legroux

GASPERR/ UNESP Presidente Prudente (Brésil)
 jean.legroux@unesp.br

Rita Andrade

GASPERR/UNESP Presidente Prudente (Brésil)
 ritagandrade@gmail.com