



# Nouvelles du Sud

## Analyse des processus de standardisation dans les villes latino-américaines

Le cas de Mexico

**David Navarrete Escobedo**

Les changements structuraux du modèle économique de la majorité des nations latino-américaines, et en particulier leur ouverture au marché global, ont laissé depuis la fin du XX<sup>e</sup> siècle une trace dans l'urbanisation de leurs villes. La mondialisation aurait ainsi standardisé les villes, c'est du moins ce que laissent percevoir les projets urbains et les réalisations de nouveaux quartiers à usages spécifiques dans les principales capitales nationales et régionales du sous-continent. La recherche d'une image de ville standardisée est encouragée par des groupes privilégiés sur un « marché de villes et de formes urbaines » spécifiques qui aspirent à une position stratégique dans le réseau des villes globales. Les formes spatiales, architecturales et urbaines de l'ère néolibérale visent à générer un prestige culturel, économique, écologique et/ou sportif dans la continuité de certaines expériences réussies dans les pays centraux.

Ce contexte interroge les architectes, urbanistes et chercheurs sous nos latitudes : les processus de circulation des modèles urbains et architecturaux de la ville néolibérale du XXI<sup>e</sup> siècle conditionnent-ils l'émergence d'une ville standardisée latino-américaine ? Cette standardisation de la ville latino-américaine existe-t-elle vraiment ? Qu'entendons-nous par standardisation et quelles sont ses caractéristiques dans la période actuelle ? Comment ses processus se sont-ils développés historiquement ? Et quels effets positifs et/ou négatifs résultent de cette prétendue standardisation ?

L'analyse théorique proposée dans cet article se penche sur les processus de circulation des modèles qui peuvent conduire à la standardisation de la ville de Mexico en particulier et latino-américaine en général dans la période contemporaine. L'étude du contexte local des pays récepteurs permet de dépasser la première impression d'une forte standardisation des contextes spatiaux dans certains espaces de nos villes. L'enjeu est de comprendre si l'on assiste à l'émergence de la ville standardisée ou s'il est

plutôt question de la matérialisation d'un discours du capitalisme néolibéral.

L'hypothèse principale de ce travail est que derrière l'impression de standardisation qui s'est accentuée ces dernières décennies se cachent des processus différenciés, hétérogènes et multidimensionnels « d'acclimatation » des modèles urbains contemporains. Néanmoins, cette diversité de processus est entachée par une homogénéisation des formes spatiales, architecturales et urbaines. Bien qu'elles présentent diverses traductions architecturales dans des zones différentes, une forte standardisation est ressentie, qui s'explique par la mise en œuvre d'une série de dispositifs spatiaux et technologiques identiques au niveau planétaire : les espaces de circulation (avions, trains, aéroports, gares, autoroutes), les dispositifs technologiques (internet, téléphonie mobile, télévision, écrans, distributeurs automatiques), les espaces de consommation et de loisirs (centres commerciaux, hôtels, musées, stades) et certains lieux de travail et d'habitation (enclaves résidentielles et tours). Ces modèles spatiaux ont pour objectif d'orchestrer les flux de richesses, d'informations et de consommateurs et servent d'outils d'expansion et de matérialisation spatiale du discours capitaliste sur les modèles urbains. Néanmoins, cette standardisation matérielle ne signifie pas que l'on assiste à la standardisation du processus de circulation du modèle urbain. Nous faisons l'hypothèse d'une acclimatation parfois imposée par le pouvoir économique et politique ou par les ressources sociales et technologiques du pays récepteur. Ainsi les architectes « stars » sont obligés de s'associer avec des architectes locaux qui les ont invités ou recommandés aux pouvoirs politiques. Nous cherchons à démontrer que dans le processus de réception, le modèle perçu comme



Modèles urbains de la ville globale et de la ville compacte dans l'avenue Paseo de la Reforma à Mexico

DAVID NAVARETTE, 2015

standard est en pratique modifié par résistance, hybridation ou encore par rejet.

Pour justifier cette hypothèse, notre recherche suit trois étapes : premièrement, établir nos références théoriques liées à la standardisation et au modèle urbain et spatial ; deuxièmement, confronter les principes théoriques et généraux de la standardisation à la réalité de Mexico et d'autres villes latino-américaines ; troisièmement, aborder les formes spatiales, urbaines et architecturales comme principaux vecteurs de l'adoption planétaire des modèles urbains. Les leçons tirées du cas latino-américain seront interrogées dans la conclusion de l'article.

### Sur la standardisation, le standard et les modèles de la ville

Commençons par examiner la définition de la standardisation telle qu'elle apparaît aussi bien dans le dictionnaire de l'Académie royale espagnole que dans celui de l'Académie française : « action et l'effet de classer ou ajuster à un type de norme. » Cette définition comporte deux aspects essentiels : le premier est le degré d'ajustement, car il n'est pas précisé si l'ajustement doit être strict ou si une marge d'appréciation est possible ; le second est le standard, pour lequel il n'existe pas non plus de données spécifiques relatives à sa nature. Dans les deux

langues, il est fait indistinctement usage du mot standard comme un type, modèle, norme ou patron de référence. En français, la définition de standard est synonyme de modèle, d'un type courant, habituel et dépourvu d'originalité. Or, la notion de modèle devient essentielle pour comprendre la standardisation. Qu'est-ce qu'un modèle ? Dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme, les modèles sont produits par des théories urbaines. Pour qu'une théorie urbaine génère un modèle urbain, elle doit constituer un corpus théorico-philosophique qui aide, d'un côté, à déchiffrer le contenu et la nature de la structure sociale et ses manifestations, et qui, d'un autre côté, oriente l'invention de procédures, techniques et organisations pour la production : espace, urbanisation, architecture et économie (Iracheta, 1998, pp. 17-21).

À leur tour, les modèles urbains visent des utopies et/ou émergent de réalités (Choay, 1965). Les premières naissent de l'idéalisation de sociétés plus justes, plus humanitaires, plus ordonnées, plus morales. C'est le cas des utopies qui ont surgi dans le courant anti urbain aussi bien au XIX<sup>e</sup> siècle que dans une partie du XX<sup>e</sup>, avec des auteurs comme Robert Owen, Charles Fourier, Victor Considerant, Pierre-Joseph Proudhon, William Morris, Ebenezer Howard, Arturo Soria et Tony Garnier. Le second type de modèles naît de la *praxis*, de l'observation de la reproduction des forces sociales et du capital

qui dominent la ville. En réponse, des processus visent à réorienter ces forces vers ce qui est défini comme l'ordre social, économique et spatial d'une ville ou un territoire. C'est le cas des opérations de régulation du Baron Haussmann à Paris ou des agrandissements d'Ildefonso Cerdà à Barcelone au XIX<sup>e</sup> siècle et dans une partie du XX<sup>e</sup>, ainsi que du Ciam et Le Corbusier au milieu du XX<sup>e</sup> siècle. Dans les deux situations, le modèle urbain est conçu comme la réponse à un contexte économique, social, politique, écologique, anthropologique, géographique et spatial spécifique, ce qui constitue une première difficulté pour sa circulation en tant que standard ou prototype. Avec ces éléments de définition du modèle urbain, le terme « modèle » doit en effet être compris hors de l'acception classique de reproduction exacte et monolithique. Le modèle urbain doit être considéré comme un ensemble variable de concepts et/ou d'ordres partiels d'une théorie générale. Ces concepts peuvent être matériels ou immatériels : espace, ville, capitale, région, rural, urbain, crise urbaine, structure urbaine, moyens collectifs de consommation, infrastructure, ségrégation, mobilité, gentrification, enclave, etc.

L'architecture et l'urbanisme ont été particulièrement importants pour la diffusion des modèles urbains. Les formes spatiales (architecturales et d'aménagement urbain) sont la matérialisation ultime du corpus théorique-philosophique de la théorie urbaine. Ainsi, dans ces disciplines le concept spatial devient modèle spatial, synthétiseur qui aspire à être le principal véhicule de la circulation du modèle urbain. Le modèle spatial désigne la valeur exemplaire des constructions proposées par les théories et son caractère reproductible (Choay, 1965, p. 16).

Résumons : un modèle urbain (théorie) fonctionne grâce aux concepts, un concept se matérialise grâce à un modèle spatial, un modèle social, politique, économique ou autre. La circulation des composants du modèle urbain ouvre la porte à des processus de standardisation, réelle ou perçue entre les villes et les territoires impliqués. Ladite standardisation de la ville ne doit pas être définie comme un procédé d'imposition, d'exportation-importation pure et dure, d'un ajustement strict et sans marge, mais comme un phénomène tendanciel vers la normalisation socio-spatiale avec diverses marges d'action. Le degré de conformité au modèle urbain sera différent dans chacun des concepts qui le constituent. Ainsi, par exemple, on perçoit que le degré de standardisation du concept spatial est plus élevé que dans la procédure d'aménagement urbain. Les différents niveaux de standardisation de chacun des composants des modèles urbains résultent du niveau de proximité entre les contextes politiques, sociaux, économiques et culturels d'origine et de destination.

## La standardisation et la genèse de la ville latino-américaine

Les notions précédemment définies peuvent être utilisées comme cadre pour expliquer l'évolution urbaine en Amérique latine et particulièrement à Mexico. La standardisation est une constante dans l'évolution de la ville latino-américaine, passant par diverses étapes, de la période coloniale à celle postcoloniale, avec toutefois divers degrés d'ajustement selon les conditions historiques. Si le processus de colonisation ou d'« urbanisation colonisatrice » qui a perduré pendant la période postcoloniale a conduit à une certaine standardisation de la ville latino-américaine, ce dit transfert a néanmoins été modifié par l'intégration de certains aspects de la culture locale et donc cette standardisation a été partielle et s'est enrichie de facteurs endogènes.

Un bref inventaire des principaux modèles spatiaux des théories urbaines qui ont circulé en Amérique latine amène à distinguer quatre temps forts. Tout d'abord celui de la ville coloniale, dans laquelle s'est développé un « métissage urbain », par lequel des apports des deux mondes mésoaméricain et européen ont fait émerger un cadre hybride, l'« urbanisme du Nouveau Monde ». Dans celui-ci, le tracé orthogonal, la monumentalité de l'espace urbain ouvert, les grands espaces communautaires de la planification scénographique, les décorations visuelles dans les rues, constituent la base préhispanique sur laquelle s'est fondé le dessin en grilles qui caractérise l'urbanisme de la Nouvelle Espagne. Cela peut être considéré comme le moment le plus effectif de la circulation du modèle urbain européen si nous considérons son impact sur l'occupation du territoire, mais aussi sur la structure sociale et de pouvoir fortement consolidée dans la culture urbaine préhispanique. Les changements qui ont eu lieu se sont produits sur la base de l'imposition d'une culture dominante sur une autre dominée, donnant lieu à des processus de syncrétisme culturel dans un contexte d'évidentes asymétries. Le centre-ville de Mexico est l'un de meilleurs exemples de cette première insertion de modèles urbains européens à vocation homogénéisatrice. La nouvelle fondation espagnole s'est superposée à l'ancienne structure urbaine et architecturale de la ville aztèque de Tenochtitlán. Ici, les standards européens se sont enrichis de la monumentalité des espaces urbains et de l'existence du vide comme élément central de modèle urbain mésoaméricain.

Le second temps est celui de la ville postcoloniale, où le besoin d'indépendance et d'autodétermination politique n'a pas vu en retour l'expression d'une identité propre. L'Europe a continué à exercer une forte fascination culturelle sur les nouvelles bourgeoisies nationales détentrices du pouvoir. Des projets hygiénistes et de rénovation urbaine d'inspiration haussmannienne se sont superposés au quadrillage colonial, produisant des coupes dans

les configurations urbaines préexistantes, avec l'objectif d'implanter des lignes de chemins de fer ou des boulevards à l'intérieur des centres historiques (Niglio, 2015). À Mexico, l'adoption de modèles urbains haussmanniens est visible dans les urbanisations de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle au sud-ouest du centre-ville, structurées par l'avenue du Paseo de la Reforma (connue sous le nom de « Champs Élysées mexicains »). C'est le cas des quartiers tels que la Roma, Condesa, Juárez, San Rafael, Cuauhtémoc et Zona Rosa.

Le troisième temps est celui de la ville moderniste, où apparaissent de nouvelles formes de soumission culturelle à l'Europe et aux États-Unis. L'Amérique latine est influencée par les idées rénovatrices du Mouvement moderne et de la Charte d'Athènes, et entreprend la modernisation de ses villes par de grands projets de rénovation et d'extension urbaine. Le cas mexicain est emblématique, puisque la construction postrévolutionnaire de 1910 exige de nouvelles formes de représentation et dans ce sens, les idées émergentes des pays centraux sont traduites par la construction de grandes unités de logements et d'équipements modernes. À Mexico, le modernisme adopte une posture nationaliste dans des projets urbains phares de la ville, tels que la ville universitaire (Ciudad Universitaria, 1952) au sud ou d'autres projets urbains d'habitation tels que Tlatelolco (au nord du centre-ville, 1964) et l'unité Miguel Alemán, une Villa radieuse mexicanisée (1949). D'autres équipements ponctuels (ministères, hôpitaux, écoles, marchés) témoignent de l'adoption des modèles architecturaux et urbains du Mouvement moderne.

Le quatrième temps est celui de la ville néolibérale, où apparaissent deux principales références urbaines : les modèles de la ville globale (compétitivité et croissance économique) et de la ville durable (écologique, compacte et socialement égalitaire). La ville néolibérale reproduit le paradoxe de la standardisation-différenciation des formes urbaines. La réalité de la compétitivité territoriale entre les villes démontre qu'elles établissent en même temps des dynamiques de concurrence et de complémentarité (Sassen, 1996). Dans la ville globale financière de Saskia Sassen, l'homogénéisation de certaines formes architecturales et urbaines et de certains processus sociaux et culturels est essentielle pour que fonctionne la circulation de capitaux au niveau planétaire. Mais en même temps Londres, New York et Tokyo jouent chacune un rôle unique et irremplaçable ; elles sont en concurrence et se différencient. À Mexico, la ville néolibérale s'impose depuis les années 1980. Le Mexique ouvre son économie aux échanges internationaux, privatise la banque et plusieurs services de l'État, notamment dans les télécommunications et les transports. Cela a un impact sur l'urbanisation, que l'on peut caractériser par un affaiblissement du rôle de l'État et par une forme de laissez-faire octroyée au capital privé national et étranger. Elle est dorénavant guidée par des centres commerciaux et par

des urbanisations en périphérie, à la manière d'enclaves socialement clivées. Du côté de la planification institutionnelle, depuis les années 1990, les plans d'urbanisation suivent la vision d'« une ville globale égalitaire et pour tous » (sic) (Gobierno del Distrito Federal, 1995). Les stratégies urbaines des années 1990-2010 concrétisent ainsi de nouvelles urbanisations sous la forme d'enclave financière ou de *Business Distric*, comme Santa Fe à l'ouest de Mexico, fortement inspiré par La Défense à l'ouest de Paris.

Le second modèle de la ville néolibérale, celui de la ville durable, est peut-être celui qui nécessite le plus d'efforts politiques et sociaux, mais c'est aussi le plus utopique. La réalité environnementale, le retard technologique, les inégalités sociales, la corruption, la pauvreté, la violence, la haute consommation énergétique, la dépendance à la voiture individuelle et l'urbanisation galopante et généralisée, toutes ces conditions structurelles de la ville latino-américaine contemporaine rendent difficile la mise en œuvre du modèle de la ville durable. Néanmoins, le modèle de développement durable est devenu une référence banale dans tous les projets nationaux, régionaux et locaux d'aménagement de territoire. La ville durable a été politiquement acceptée et imposée par des organismes nationaux et supranationaux en Amérique latine. À Mexico, depuis 1994 au moins, on évoque dans les plans d'aménagement de la métropole la ville compacte ou la ville durable (Gobierno del Distrito Federal, 1995 ; Seduvi, 2007). Ce modèle urbain a été expérimenté dans les opérations de rénovation des arrondissements centraux, et notamment dans les nommés « corridors touristiques » de l'Alameda Centrale et de l'avenue Paseo de la Reforma de 2001 à 2007. Il prend la forme d'un nouveau quartier d'affaires de tours de sièges d'entreprises internationales et nationales, de tours d'appartements de luxe, de nouveaux centres commerciaux, d'hôtels et autres services touristiques. Une autre appropriation du modèle de la ville compacte est introduite par la politique du Bando 2, pour une redensification des arrondissements centraux de Mexico entre 2000 et 2006.

La diffusion des deux modèles de la ville néolibérale se fonde sur le mythe du territoire exemplaire, inspiré des « bonnes pratiques », nonobstant les limites des expériences bien documentées comme le peuvent être celles de Bilbao, Barcelone ou Curitiba, qui démontrent une reproductibilité très limitée. Malgré tout, parfois par ignorance, influence politique ou de réseaux professionnels, ces modèles sont mobilisés par un nombre élevé de gouvernants et par les structures de planification ou de financement nationales et internationales.

Cette brève histoire des étapes de l'urbanisation de la ville latino-américaine montre qu'au-delà des lectures classiques de la circulation des modèles urbains du centre à la périphérie, il semble plus juste de parler du concept de transculturation ou d'une standardisation « soft ».



DAVID NAVARETTE, 2017

Ce concept [de transculturation] permet de rendre compte des pertes, sélections, redécouvertes et incorporations que supposent les rencontres entre cultures. Ainsi, ces processus sont concomitants et génèrent une réarticulation globale de la structure culturelle, c'est-à-dire que toutes les deux sont modifiées contrairement à la perspective dépendantiste où le centre reste protégé dans les processus d'influence et la périphérie altérée.

(Jajamovich, 2013, p.98).

### Les modèles spatiaux et le processus de standardisation de la ville latino-américaine

Dans la ville latino-américaine, l'impression de standardisation est principalement liée à la reproduction de formes urbaines et architecturales que nous avons définies comme modèles spatiaux. En Amérique latine, ces supports émanent de la transculturation de théories urbaines provenant principalement des pays du Nord. Ce système international d'émulation donne à voir la standardisation de la ville latino-américaine à partir de modèles spatiaux dont le succès est relatif dans des villes considérées comme des « modèles » au niveau mondial.

Un inventaire des principaux modèles spatiaux qui circulent en Amérique latine depuis la fin du XX<sup>e</sup> siècle permet de distinguer les catégories suivantes : a) rénovations urbaines par le biais de quartiers culturels et créatifs ;

b) préservation des cours d'eau et des ports et leur reconversion en espaces de loisirs ; c) secteurs financiers de pointe pour garantir une place dans le réseau des villes globales ; d) transports publics pour une ville durable ; e) équipements culturels pour une ville créative ; f) organisation d'événements internationaux sportifs ou culturels avec leurs équipements respectifs pour une ville festive ; et g) création d'enclaves technologiques et d'innovation pour une *Cybercity* ou une *Smart City*.

Mexico illustre bien ces divers modèles urbains/spatiaux de la période néolibérale. Pour les rénovations urbaines, l'exemple emblématique est celui du « sauvetage » du centre historique et des corridors touristiques Zócalo-Alameda-Reforma. Mexico n'est pas une ville portuaire, mais d'autres capitales latino-américaines, comme Buenos Aires avec Puerto Madero, peuvent illustrer la stratégie de reconversion de fronts d'eau par les loisirs ou les activités économiques de services. La ville globale se matérialise à Mexico par le projet de Santa Fe et les tours de l'avenue Paseo de la Reforma, mais aussi par des projets privés, tels que celui de la Plaza Carso au sud-est de la ville, avec des sièges d'entreprises nationales et internationales, des logements de haut standing, des centres commerciaux et des musées. Autre projet phare de la ville globale à Mexico, le nouvel aéroport en construction



DAVID NAVARETTE, 2017

au nord de l'agglomération, sur une partie asséchée de l'ancien lac de Texcoco, et prévu pour 2020. Initiée par le gouvernement du président Enrique Peña Nieto, cette ville-aéroport prévoit un train interurbain, une zone industrielle, un parc de logistique, une zone d'habitation et une zone commerciale sur une surface totale de 4 000 hectares. Mexico s'inspire également du modèle de la ville durable par les transports doux très en vogue dans d'autres capitales mondiales : Éco-bici (le Velib' mexicain) ou Métrobus (Bus Rapid Transit-BRT ou bus en site propre) à la Curitiba. Enfin, Mexico vise à se positionner dans le réseau des villes festives et touristiques avec la création d'un ministère local du Tourisme et Festivités depuis 1998, la Sectur-DF, pour organiser concerts, foires, festivals, congrès et salons.

La standardisation de la ville provient d'une adaptation de principes génératifs qui apportent des réponses urbaines tout en s'adaptant à des situations territoriales et sociales spécifiques (Choay, 1981). Le processus de transculturation du modèle spatial se fonde sur l'écart

entre le discours (la théorie urbaine exogène) et la réalité (le contexte latino-américain d'implantation). Le déroulement du processus est plus ou moins le suivant : premièrement, il s'agit de reproduire l'objet urbain ou architectural (tour, centre commercial et de loisirs, aéroport, musée, stade...), manière de souligner l'adoption d'un modèle urbain (ville globale, ville créative, ville festive, ville durable, ville compacte...). Mais leur matérialisation en formes urbaines-architecturales « acclimatées » aux contextes politiques, économiques, sociaux et culturels uniques et inégaux à ceux des pays développés, conduit inévitablement à des réinterprétations et de nouveaux supports spatiaux hybrides. Ce modèle « glocalisé », malgré son effet de standardisation, peut être l'objet d'une reconstruction théorique de la part des cercles académiques, politiques et professionnels qui cherchent à évaluer l'impact d'une telle importation.

Pour toutes ces raisons, un paradoxe surgit : l'influence des pays centraux avec une grande tradition théorique urbaine n'implique pas mécaniquement une

standardisation des formes spatiales et des modèles urbains, mais plutôt une acclimatation des modèles spatiaux et une déconstruction critique des modèles idéologiques urbains du « premier monde », les référents étrangers pouvant devenir des outils théoriques latino-américains. Le cas de la ville de Mexico est symptomatique du cas de plusieurs villes en Amérique latine : par exemple, dans une opération de rénovation urbaine d'un ancien quartier industriel et péricentral se développe un grand complexe résidentiel, commercial, culturel et de services, nommé Plaza Carso, conçu par l'architecte Fernando Romero et inauguré en 2011. Il relève de plusieurs modèles spatiaux, avec une nette inspiration issue des villes des pays développés : musée, enclave résidentielle, édifices corporatifs, centre commercial et rénovation urbaine. Nonobstant la faible qualité urbaine et architecturale de l'ensemble de ces modèles réunis, le complexe résulte d'une adaptation et d'une hybridation qui lui confèrent des caractéristiques uniques. Les modèles spatiaux « acclimatés » produisent une interprétation d'un modèle urbain qui ne relève pas strictement ni de la ville globale, ni de la ville créative, ni de la ville compacte ou durable, mais d'un mélange des trois qui n'a pas d'équivalent dans les pays du Nord<sup>1</sup>.

Un processus de diversification de modèles urbains provenant de territoires qui émergent comme de nouveaux référents urbains est à l'œuvre dans les villes latino-américaines. Depuis les années 1990, la majorité des modèles urbains proviennent des États-Unis et des pays d'Europe occidentale, particulièrement de l'Espagne. Mais ces référents commencent à perdre de la vigueur. À la fin du XX<sup>e</sup> siècle, les modèles de Bilbao et celui de Barcelone ont été les références dominantes dans les publications et les congrès d'urbanisme et d'architecture les plus importantes d'Amérique latine, ainsi un nombre élevé de gouvernements de grandes et moyennes villes latino-américaines ont sollicité les conseils de leurs collègues ibériques (Jajamovich, 2013). Par la suite, avec une perspective plus critique et cherchant de nouveaux référents issus de territoires plus proches, on observe au moins depuis les années 2000 la circulation de nouveaux « modèles latins », et notamment de quatre modèles urbains liés à la solution de problèmes structurels de l'urbanisation latino-américaine : le modèle Bogota (mobilité) (Montero, 2017), le modèle de Curitiba (écologie et transport), le modèle de Medellín (sécurité et technologie) et le modèle de Rio de Janeiro (informalité urbaine et violence). Cet ensemble de références urbaines émergentes circule entre les villes latino-américaines et commence même à rayonner dans les pays du Nord.

1. Il est important de souligner que dans le cas latino-américain, les processus de production urbaine sont de plus en plus variés et flexibles, car inscrits dans un contexte de profonds changements économiques, politiques et dans la sphère intellectuelle.

## Leçons de l'analyse latino-américaine

Dans les dernières décennies après la libération des économies nationales de la majeure partie de l'Amérique latine, on observe que l'importation de modèles urbains est affectée par les conditions locales. En même temps que s'impose le modèle néolibéral, une balbutiante démocratie met en place des instruments de participation citoyenne dans le champ de la planification. Parallèlement, des problèmes structurels comme la corruption et les crises économiques, les intérêts de pouvoir et les mafias politiques exercent plus que jamais leur influence sur la standardisation de la ville latino-américaine face aux exigences de la mondialisation. Paradoxalement, malgré une montée en puissance des pouvoirs locaux face à l'expansion du modèle néolibéral, cette période connaît un des plus grands degrés de standardisation urbaine.

La relative standardisation de la ville latino-américaine est sélective et se trouve limitée dans l'espace. Elle concerne uniquement certains territoires, qui possèdent la plus grande valeur symbolique-économique et les mieux connectés aux réseaux de la mondialisation. À part cela, l'essentiel de la structure de l'urbanisation latino-américaine demeure très « locale », avec de larges urbanisations informelles et d'autoconstruction, et plus récemment, des urbanisations fermées et des projets massifs d'habitat social. Toutes ces conditions contrastent fortement avec l'urbanisation européenne ou états-unienne. En fin de compte, les modèles urbains dominants dans la ville latino-américaine restent spontanés et pragmatiques, mais teintés d'influences capitalistes de création et d'accumulation de richesses, propres à un urbanisme de marché.

En Amérique latine, des référents urbains considérés comme alternatifs ont émergé au tournant du siècle : Bogota, Medellín et Curitiba, dont les spécificités contribuent à atténuer la violence urbaine, la pauvreté et la marginalisation. C'est aussi le cas de modèles architecturaux comme celui proposé par Alejandro Aravena, récemment récompensé par le prix Pritzker pour ses unités d'habitation collective pour personnes défavorisées. Ces modèles circulent presque exclusivement entre pays du Sud : Aravena a des projets au Mexique ; le modèle Bogotá s'installe à Guadalajara ; un téléphérique similaire à celui de Medellín est construit dans la périphérie de la zone métropolitaine de Mexico. Dans ce contexte, les modèles alternatifs cessent de l'être.

Finalement, l'expérience latino-américaine montre les effets concrets de la ville standardisée. Parmi les effets positifs, l'invention « hybride-acclimatée » de produits urbains et architecturaux invite à interpréter de manière critique la nature de la ville latino-américaine. Parmi les effets négatifs, notons la reproduction et même l'aggravation de dynamiques sociospatiales excluantes provoquées par l'insertion d'objets et de modèles urbains reproduisant les schémas d'accumulation et de reproduction du capital qui exacerbent des dynamiques ségréguatives dans les villes latino-américaines.

---

**Références bibliographiques**

Choay F., (1965), *L'Urbanisme. Utopies et réalités, une anthologie*, Paris, Éditions du Seuil.

Choay F., (1981), *La Règle et le Modèle, sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, Éditions du Seuil.

Gobierno del Distrito Federal, (1995), *Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal 1995-2000*, Mexico, Edition Secretaría de Gobierno del Distrito Federal.

Iracheta A., (1988), *Hacia una planeación urbana crítica*, Mexico, Editions Universidad Autónoma Metropolitana.

Jajamovich G., (2013), « Miradas sobre intercambios internacionales y circulación internacional de ideas y modelos urbanos », *Revista Andamios*, vol. 10, n°22, pp. 91-111.

Montero S., (2017), « Mobilizing the "Bogotá Model" through Storytelling », *Novos Estud*, vol. 36, n°1, pp. 59-75.

Niglio O., (2015), « Occidente y Oriente: la ciudad histórica », *Revista Ciudades*, n° 107, pp. 2-7.

Sassen S., (1996 [1991]), *La Ville Globale : New York, Londres, Tokyo, Paris*, Descartes et Compagnie.

Sedui, (2007), *Un nuevo orden urbano*, Mexico, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal.

---

## Biographie

**DAVID NAVARRETE ESCOBEDO** est professeur titulaire au sein du département d'architecture de l'université de Guanajuato au Mexique, et professeur au sein du département d'architecture de l'université de Lasalle Bajío. Docteur en urbanisme (Institut d'urbanisme de Paris), architecte (Institut technologique de Querétaro au Mexique), il est également membre du système national de la recherche SNI-CONACYT du Mexique.

Il est auteur des livres : *La ville face au tourisme. Une réflexion urbanistique sur les effets du tourisme à Paris et Mexico*, (2010), Éditions universitaires Européennes ; *La Ciudad Turística Global*, Mexico, 2015, Éditions Plaza y Valdés ; « Tourisme Religieux et transformations urbaines au Mexique », in *Narrations Touristiques et Fabrique de Territoires* (Fabry, Picon-Lefebvre et Pradel, dirs.), Paris, L'œil d'or, 2015 ; « Inequality in heritage centres: Analysing the reality in Mexican cities », *Urbani Izziv*, vol. 27, 2016, pp. 161-170.

davnav25@hotmail.com