



HAL
open science

Grand projet et gouvernementalité urbaine à Madrid : fonctions, fictions, frictions

Nacima Baron, Alicia Garcia Fernandez

► **To cite this version:**

Nacima Baron, Alicia Garcia Fernandez. Grand projet et gouvernementalité urbaine à Madrid : fonctions, fictions, frictions. *Annales de géographie*, 2019, L'austérité urbaine : " faire face et faire avec " en Europe du Sud, 727, pp.94-115. <10.3917/ag.727.0094>. <hal-03246902>

HAL Id: hal-03246902

<https://enpc.hal.science/hal-03246902v1>

Submitted on 2 Jun 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

Auteur 1

Baron Nacima

Professeur Université Paris Est

Laboratoire LVMT ENPC 6-8 avenue Blaise Pascal 77455 Marne la Vallée Cedex 2

nacima.baron@enpc.fr

Auteur 2

Garcia Fernandez Alicia (2)

Maîtresse de conférences Université Paris 8

2, rue de la Liberté

93526 Saint-Denis Cedex 02

alis_carras@hotmail.com

**Titre : Grand projet et gouvernementalité urbaine à Madrid :
fonctions, fictions, frictions****Title : Great project and urban governance in Madrid :
functions, fictions, frictions****Mots clés :**

Gare, grand projet urbain, urbanisme d'austérité, gouvernance, planification flexible

Résumé

A quelles conditions un grand projet peut-il être porté dans un contexte d'urbanisme de l'austérité ? Réveiller les acteurs métropolitains après une décennie de crise et de latence de la planification, remettre en image et en discours le projet, faire la part des intérêts privés et publics, mais sans capacité d'action opérationnelle ni marge de manœuvre financière, voilà une initiative paradoxale. Deux grilles théoriques (dépassement du fonctionnalisme des infrastructures et ressources des acteurs) sont mobilisées pour comprendre les raisons de la réapparition d'un projet irréalisable. Les auteurs montrent la dissymétrie des capacités d'action des protagonistes, expliquent le déplacement des lignes de partage de pouvoir et les frictions qui en découlent. Au fond rien ne change fondamentalement dans le projet décroissant, sinon sa substance spatiale même. Le projet semble moins fondé sur la régénération urbaine que sur la construction d'une périphérie métropolitaine mythique, nouvelle frontière qui transcenderait les conflits d'intérêt des planificateurs.

Keys words

Station, great urban project, austerity urbanism, governance, flexible planning

Abstract

Under what conditions can a big urban project be locally sustained in the era of austerity? Awakening the metropolitan actors after a decade of crisis and dormant planning, reviving a project both as image and discourse, reconciling private and public interests, but with neither operational capacity nor financial room for manoeuvre, all makes for a paradox. A set of theoretical tools (infrastructural functionalism, actors resource)

help understand the reasons for the survival of a project that can never be implemented. While they expose two ways of legitimising decisions, the authors reconstruct the dissymmetry in the capacities of action of the protagonists, discusses the shift in power-relations, explains the frictions that arise from them. The result is as follows: nothing changes fundamentally in the shrinking project, except its spatial substance itself. The project intention is not oriented towards the regeneration of marginal and deprived northern districts. It designs a mystified metropolitan periphery as new frontier which could integrate and resolve all opposition and contradictions among Madrid planners.

Introduction

Daniel Aldrich postule que la rapidité et l'efficacité de la récupération après une crise environnementale reposent sur les ressources des acteurs en termes de capital social (Aldrich 2012). Pour lui, la capacité des organisations à construire des interactions promptes à partir d'enjeux localisés permet de produire des décisions concrètes sur l'espace de vie. Ceci est utile pour aborder l'urbanisme de l'austérité entendu comme la stratégie de sortie, par l'action publique, de la crise économique par la reprise d'anciens projets ou le lancement de nouveaux. Pour Ali Madanipour, la mutation des politiques urbaines n'est pas seulement liée à la dépression économique mais à une évolution plus globale de la planification (Madanipour 2017). Le besoin d'adaptabilité vient du fait que les sociétés occidentales seraient devenues trop complexes et que leurs intérêts seraient trop fragmentés pour porter une planification rigide. Hier, l'Etat justifiait le projet par un raisonnement rationnel, y attachait des symboles et des idéaux. Le projet apportait l'espoir d'une résolution plus ou moins définitive des problèmes et pour des espaces vastes. Ces modalités ont vécu, l'incertitude et l'instabilité prévalent (Peck et Theodore 2007).

En Espagne, les spécialistes de l'urbanisme après la crise s'entendent sur deux aspects. D'une part, ils soulignent la spécificité des trajectoires locales de l'urbanisme d'austérité (Blanco et Davies 2017). En comparant Madrid et Valence, caractérisées dans les années 2000 par le même traitement néolibéral puis par la même alternance politique (arrivée de mairies du changement en 2015), ils montrent des divergences dans la manière dont les grands projets sont reformulés et relancés (Romero, Melo & Brandis, 2015). D'autre part, ils dénoncent souvent une lecture trop économique et trop mécaniste des effets de la crise sur l'urbanisme et ils invitent à questionner les capacités et les logiques d'action des pouvoirs locaux (Romero & Fariños, 2016).

Nous inscrivons cette recherche dans ce sillage en disséquant l'un des plus anciens et des plus ambitieux programmes de restructuration urbaine de la capitale. Depuis plus d'un quart de siècle, les élus veulent de valoriser des terrains ferroviaires qui s'étendent de la gare Chamartin jusqu'au boulevard de ceinture (photo 1). Les nouveaux élus municipaux annulent ce projet emblématique d'une «périphérie néolibérale» (Diaz Orueta 2015) au nom de l'urbanisme de l'austérité, mais pour le reprendre aussitôt à leur compte. Avec quelles intentions et pour quels résultats ? Répondre à cette question permet de démontrer trois hypothèses.

Photographie 1. Une vue des tours de l'avenue de Castellana et du faisceau ferroviaire de la gare Chamartin, Madrid (N. Baron 2017)

Photography 1. A view from Castellana towers and Chamartin Station trackways, Madrid. (N Baron 2017)

La première hypothèse porte sur le caractère double, à la fois opérationnel et fictionnel, de ce grand projet. La deuxième hypothèse est que la relance de ce projet symbole de l'urbanisme néolibéral ne constitue pas une contradiction pour une mairie progressiste mais illustre sa capacité à produire des ressources d'ordre politique.

La troisième hypothèse est que le projet ne s'inscrit pas tant dans une territorialité donnée qu'il ne sert à la produire, à la manière d'une «frontière» métropolitaine toujours en mouvement.

1. Le rêve métropolitain, moteur de la production urbaine

11. La crise et l'austérité urbaine : des lectures géographiques contrastées

En Espagne, le concept d'urbanisme d'austérité est largement mobilisé pour expliquer comment la crise a cassé brutalement les grands projets urbains, symboles de spéculation foncière et immobilière (Sevilla Buitrago A. 2015., Brenner N. *et al.* 2010). Crise et austérité renvoient à des sémantiques distinctes. De Santiago utilise le terme de *resaca* ou ressac (De Santiago 2012) tandis que Fernandez Ramirez et Roch Peña parlent de *quiebra* ou faillite (Fernandez Ramirez et Roch Peña 2012). Pour le premier, il y a, comme dans le cas d'une marée, un reflux de l'onde spéculative. Pour les seconds, la crise marque l'échec du système. Pour l'un, le reflux d'un modèle de capitalisme urbain est susceptible d'ouvrir un nouveau cycle (celui de l'urbanisme d'austérité) après une phase d'épuration des excès passés. Pour les seconds, le modèle néolibéral poussé dans ses contradictions vit un effondrement plus ou moins définitif. La même ligne de partage oppose Dolorès Brandis, pour qui les projets urbains sont caractérisés par leur inachèvement (*inconcluso*) (Brandis 2016), alors que Javier Camacho met en avant l'épuisement (*agotamiento*) du système, c'est-à-dire l'impossibilité de relancer le cycle urbain (Camacho J.*et al* 2015, Camacho *et al* 2016).

Ces interprétations distinctes de la crise engagent des lectures différentes de l'action publique. D'un côté, la crise engendre des processus irréversibles et instaure un urbanisme de l'austérité dans lequel les pouvoirs urbains trop faibles et appauvris ne peuvent relancer des projets surdimensionnés, hérités des années de grandeur. En Espagne comme en Grèce, on pense aux carcasses de bâtiments, qui incarnent la crise par le paysage (Vradis A 2014), en devinant que ce *crisisscape* n'est pas seulement un paysage matériel, mais un paysage moral. Les grands projets sont en souffrance de sens, parce que les rationalités et les argumentaires qui les ont portés sont pris à défaut, inopérants, obsolètes. Dans ce premier registre, l'action publique est faible, impuissante, dominée par des forces financières. De l'autre côté, la production urbaine se transforme selon des cycles ou «stases» (Dalakoglou & Kallianos 2014). Cette approche dynamique dans laquelle nous nous reconnaissons laisse la place à un questionnement des opérations de restructuration urbaine en articulant le temps court de la conjoncture et la longue durée de la fabrique urbaine. Les projets urbains associés gares, par exemple, supportent bien ce type d'analyse par cycles et phases.

Les gares, comme l'expliquent Peters et Novy au mitan de la grande crise "*sont des pièces centrales dans le puzzle de la restructuration urbaine de presque toutes les capitales européennes*" et ce même lorsqu'elles avortent, créent des conflits urbains explosifs ou voient leur programmation amputée (Deike et Novy 2012). Le projet urbain que nous étudions s'ancre autour de la gare de Chamartin et s'inscrit bien dans cette perspective de longue durée. Appelée «Opération Chamartin» en 1993, puis «Prolongation Castellana» en 2001, elle vise à valoriser des emprises ferroviaires. Ce même projet (ramené de 18 000 à 4 000 logements et de 11 à environ 3 milliards d'euros de budget sous les noms de «Madrid Puerta Norte» puis de «Madrid Nuevo

Norte») constitue l'un des fers de lance de la municipalité progressiste issue des élections de 2015 (Fig 1). Par-delà ses métamorphoses, ce n'est pas tant les variations de contenu et de taille du projet qui étonnent que trois anomalies.

- Pourquoi ce projet n'a-t-il pas été réalisé alors qu'une coalition de croissance profitant d'une conjoncture favorable faisait de Madrid, au début des années 2000, un immense chantier ?
- Pourquoi les prévisions de logements, de bureaux et d'infrastructures les plus ambitieuses, voire insensées, ont-elles été émises au plus fort de la dépression ?
- Pourquoi des élus municipaux critiques à l'égard d'un urbanisme qu'ils considèrent comme étant d'inspiration néolibérale reprennent-ils le flambeau d'une opération manifestement spéculative ?

12. Pourquoi un grand projet ne se réalise pas : les fonctions de la fiction

Il faut d'emblée se délivrer d'une équivoque. Les pouvoirs publics présentent depuis un quart de siècle ce grand projet comme imminent, alors qu'il est totalement virtuel (Espilosin, 2013). Un consensus associant toutes les institutions privées et publiques et toutes les sensibilités politiques s'entend pour entretenir activement l'illusion de sa réalisation. Cette dimension fantasmatique de l'infrastructure renvoie à l'analyse de Gwazdzinski à propos de l'emballement des collectivités locales françaises à l'égard du tramway : même pouvoir d'enchantement de l'objet technique, même production de récits fictifs (Gwazdzinski 2015). Convoquant la *new urban governance*, le *new public management* et le *storytelling* à propos d'un chantier genevois, Mathey propose d'appeler urbanisme fictionnel «*l'activité dont l'objectif principal est la mise en mots et en spectacle du projet urbain*» (Mathey 2011).

Madrid nord est bien d'abord une fiction urbaine agissante en cette période de reprise économique et de grande fragilité des capacités financières des collectivités espagnoles. La réactivation de ce projet remplit deux fonctions : accompagner la dynamique de relance immobilière de la capitale et créer des ressources politiques et électorales pour les élus. Cette fiction fonctionne même si ce projet ne se réalise jamais.

Fonction spéculative et effets d'image du grand projet se nourrissent mutuellement et caractérisent une machine de croissance madrilène fondée sur l'infrastructure. Dès la fin des années 1990, élus, banquiers, promoteurs madrilènes se sont coalisés autour de l'érection de gares, lignes de métro et de tramway, autoroutes, tunnels, tours, hôpitaux (Leal et Maldonado, 2003). La production physique de l'espace métropolitain s'est nourrie d'un carburant, le sol, qu'une loi régionale de 1997 rendait facilement urbanisable, et d'un emblème, le grand projet. Cette fiction sert particulièrement les intérêts d'une institution spécifique au système politique espagnol, la communauté autonome, dont Michael Neuman a étudié le rôle clé en matière de production des imaginaires métropolitains (Neumann 2010). Neumann note que la communauté de Madrid s'est fortement engagée dans ce type d'urbanisme fictionnel et a porté durant plusieurs décennies de projet d'urbanisation de la friche ferroviaire pour conforter un pouvoir régional jeune (datant de la Transition) et en cours d'institutionnalisation face à des institutions alors plus légitimes et plus puissantes comme la ville et l'Etat.

En prenant le relais de la communauté autonome et en publiant, fin 2016, une nouvelle esquisse (voir fig 1), la Municipalité progressiste semble suivre le mode d'action de son grand ennemi politique, la communauté autonome, et adopter la même phraséologie grandiloquente. Certes, la ville de Madrid adapte le programme pour le rapprocher d'orientations qui correspondent davantage ses propres principes, plus démocratiques et plus écologiques. Cependant, elle est forcée d'adhérer au moins en partie à la mécanique fictionnelle de ce projet. De la communauté autonome à la mairie, le récit est le même : le capital doit se fixer au nord de Madrid (Harvey 1982). C'est bien la robustesse de cette vision dans le temps long de l'urbanisme madrilène et sa fécondité, c'est-à-dire son caractère opératoire en termes de production d'objets urbains, d'action publique et de territorialité, y compris dans un contexte d'urbanisme d'austérité, qui nous intéressent.

Fig 1. Plan d'aménagement du site ferroviaire de Chamartin

Fig1. Chamartin station planning area

L'austérité ne change pas fondamentalement le mythe urbain. De 2000 à 2013, Madrid est la ville d'Europe qui a le plus construit en hauteur (bâtiments de plus de 50 mètres de haut, Drozd M, *et al.* 2017). Les tours de logements et bureaux ont notamment poussé le long du *Paseo de la Castellana*, à hauteur de cette friche ferroviaire. Susan Larson lie la fascination des tours et l'acceptation d'une transformation des grands axes viaires de la capitale avec la conscience du retard des Madrilènes face aux capitales européennes (Larson 2003). De son côté, Bartolomé Bennassar met en avant la recherche incessante d'une «capitalité» (*capitalidad*) des édiles madrilènes, face au *challenger* barcelonais (Benassar B., 2013). Si leur nombre et leur hauteur évolue du projet «néolibéral» de 1993, de 2011 et de 2015 au projet «austère» de 2016 et 2017, ces tours reflètent le partage, chez des élites urbaines aux sensibilités politiques distinctes, d'un même «sublime» métropolitain au sens que Bent Flyvberg confère à ce terme : le projet représente un concentré de qualités d'ordre politique, économique, esthétique et technologique (Flyvberg 2014). Par-delà les variations de la programmation urbaine et architecturale, Madrid Nord accroche donc un élan profond, partagé par tous les gouvernants, et cela peut expliquer l'engagement de la nouvelle Municipalité pour ressusciter un projet qu'elle considérait comme repoussoir.

13. Un projet transactionnel au cœur des rapports de pouvoir

Cependant, au-delà de cette adhésion profonde, les nouveaux magistrats sont dans une position très inconfortable idéologiquement. S'ils le portent malgré tout, c'est qu'ils en espèrent encore des contreparties. Pour comprendre la nature de ces contreparties et les formes de la négociation, il faut faire un détour de nature institutionnelle.

En Espagne, les projets urbains se pilotent à partir des interactions entre trois pouvoirs. L'Etat est en charge des infrastructures de transport et s'appuie sur la compagnie publique ferroviaire, ADIF, gestionnaire du domaine public ferroviaire, d'une part. En deuxième part, la communauté autonome de Madrid est responsable de l'aménagement du territoire et des lois foncières mais aussi des routes et autoroutes. Enfin, la municipalité

de Madrid édicte un plan d'occupation des sols avec des zonages fonctionnels et des règles de constructibilité. A partir de là, le projet étudié passe par trois grandes étapes (fig 2) et se noue autour d'un *deal* jamais accepté par toutes les parties.

Figure 2 : Castellana project chronology and rescaling in its political context

Figure 2 : La chronologie du projet Castellana et ses réajustements dans leur contexte politique

Le projet naît en 1993, au plus profond d'une dépression déclenchée par la guerre du Golfe, dans un moment politique où le socialisme des années de Transition s'essouffle. Felipe González veut désendetter la compagnie nationale, RENFE et il cherche un modèle de gestion patrimonial des biens publics comme les grandes parcelles domaniales (Martinez Fraile 1994, Santos Ganges L., 2016). Son objectif est de financer le réseau à grande vitesse : la ligne Madrid Séville est juste inaugurée en 1992 et il faut déployer un réseau national. S'inspirant de modèles de gares japonaises comme Shinjuku (Tiry-Ono C., 2018), et sur la base d'une esquisse de Ricardo Bofill, l'Etat met en adjudication les droits de construction sur l'emprise ferroviaire après un appel d'offres. Une banque publique, Argentaria et à un obscur promoteur provincial, San José, sont choisis. Argentaria est rapidement absorbée par la banque privée BBVA. Ces acteurs financiers n'ont évidemment aucun intérêt à construire : ils attendent l'édiction de normes d'urbanisme et, surtout, laissent le foncier prendre de la valeur.

La deuxième étape est celle de la lente assimilation du projet étatique et socialiste par la droite municipale et régionale. Cette étape dure une vingtaine d'années. A la fin des années 1990, le parti populaire fait de Madrid un laboratoire politique du néolibéralisme (Baron et Loyer 2015). La communauté autonome et la mairie de Madrid passent d'une planification moderniste, faite pour répondre à des besoins objectifs (logement, infrastructure de déplacement) à une planification destinée à produire des plus-values, adossée à un discours métropolitain (Gonick 2010). Le profil des magistrats madrilènes évolue, avec le passage de notables bâtisseurs (le mandat du plus célèbre, Tierno Galvan, s'achève en 1986), à des édiles entrepreneuriaux proches des milieux d'affaires (Compitello 2003, Genieys W. et al. 2004). Cependant, par deux fois, alors que les trois institutions clés pour régulariser le programme sont gouvernées par le Parti populaire (sous les mandats de José Maria Aznar puis de Mariano Rajoy), le projet capote. La législation sur l'usage du sol, ou bien la constructibilité des parcelles, ou bien la hauteur limite des tours sont autant de critères bloquants, à moins que la justice n'invalide l'accord avec la partie financière. Le grand projet n'échoue donc pas à se concrétiser pour des raisons conjoncturelles (crise économique) ou pour des raisons d'opposition politique, mais pour des aspects de détail qui ressemblent fortement à des prétextes juridiques. En fait, le projet ne se débloque pas parce que les détenteurs des droits à construire s'opposent à la volonté des édiles, ou plutôt à leur appétit urbanistique.

Le mode de production urbain madrilène possède un instrument juridique propre, la charge d'urbanisme (*aprovechamiento urbanístico*). Cette charge constitue une compensation que doivent accorder les promoteurs aux pouvoirs publics lorsqu'ils réalisent la valeur d'un programme urbain. Cette compensation permet aux

autorités d'équiper la parcelle. Ainsi, élus régionaux et municipaux marchandent incessamment les normes de constructibilité de ces quelques 310 hectares contre l'engagement, de la part de la banque, de financer des infrastructures pour «finir» cette périphérie nord qui manque d'équipement. Chacune des réincarnations du projet traduit en fait un stade de l'accord public privé. La banque BBVA se voit arroger des droits à construire sur 18, puis 62, puis 185 ha de cette parcelle ferroviaire, avec des coefficients de constructibilité de 0,6 puis 1,2 (en mètre carré édifiables par mètre carré de surface au sol). Ces droits à construire de plus en plus généreux sont offerts en contrepartie d'une liste d'équipements publics qui s'allonge (stations de métro, échangeurs autoroutiers,...). Avec la croissance débridée des années 1990 et 2000, l'élévation des tours paraît réaliste, et une émulation s'instaure entre pouvoirs urbains et régionaux pour demander toujours plus d'équipements. Au plus haut de cette escalade, la parcelle ferroviaire porte virtuellement 58 équipements publics. Pour avoir «trop chargé la barque», le projet s'enlise dès que la conjoncture se retourne. Si la conjoncture a certainement un rôle dans l'enlisement du projet de Madrid Nord, on voit donc que le grossissement du grand projet dépend moins de l'avidité des spéculateurs privés que du mode juridique de production urbaine et de la concurrence que les entités publiques exercent entre elles.

Cette première partie souligne ainsi la dimension virtuelle du grand projet, sa capacité à cristalliser des attentes, à symboliser l'élan d'un territoire, à porter l'affirmation d'une institution (la Communauté autonome). A travers la charge d'urbanisme, elle souligne aussi que le grand projet est un instrument de planification. Mais le grand projet est aussi une machine à produire de la territorialité, et, pour le montrer, on mobilise le concept turnerien de frontière géographique (Turner, 1893). En effet, l'ouest américain et le nord de Madrid ont plus de points communs qu'on ne l'imagine : ils condensent une densité de représentations, ils actualisent un mouvement collectif, ils agencent l'espace par le réseau (le chemin de fer) et par la spéculation, et enfin ils trament ensemble espace et temps, identité du territoire et course au profit.

2. Le Nord de Madrid, une frontière urbaine en mouvement

21. La progressive consolidation d'une centralité périphérique

Madrid connaît une poussée urbaine vers le nord qui débute à la fin du 18^e siècle. A l'époque, une fontaine monumentale s'élève à hauteur de la Place Colon et clôt la promenade bordée de palais qu'est Paseo de Recoletos (Sambricio 1987). Un thalweg part vers le nord, drainé par un ruisseau. *Paseo Nuevas delicias de la Princesa*, menant bientôt à un champ de courses, est l'emblème de la belle société, et le quartier de *Chamartin de la Rosa* sur lequel débouche ce paseo se lotit bientôt d'hôtels particuliers (Sambricio 2012). Cette périphérie de plaisance est prise en main par la planification, avec ce que cela implique de rationalisation et de mise en scène urbanistique au bénéfice du pouvoir (Parsons 2003). L'Etat étire cette avenue pour greffer, à chaque carrefour, une centralité et des bâtiments de prestige : ainsi se dessinent les places madrilènes (Brandis 1975). En 1925 le club de football Real de Madrid pose son siège sur l'axe rebaptisé Paseo Castellana. En 1936, le stade du Real de Madrid ouvre ses portes, et en 1939, le ministre des Travaux Publics de la République espagnole implante une monumentale construction publique, les Nouveaux Ministères. Rebaptisant l'avenue Avenue du Généralissime, le plan Bidagor de 1941 fait de cette artère à la fois le reflet des principes de

l'urbanisme moderniste (une largeur de voirie de 83 mètres, quand les Champs Elysées ne dépassent pas 70), et un catalogue architectural du mouvement international (Iribas de Miguel J. 1944).

Figure 3. Les étapes de l'extension de l'Avenue de Castellana vers le nord et son marquage par le pouvoir politique et financier

Figure 3. Castellana's Avenue extension toward north and political and financial power presence

22. Une nouvelle poussée urbaine vers le nord

Le moment moderniste d'après-guerre laisse place à la troisième phase d'urbanisme et donc à de nouveaux tronçons de l'avenue. Cette nouvelle progression vers le nord s'appuie sur trois cycles économiques : le *desarrolismo* des années 1960, l'élan produit par l'entrée dans le Marché Commun puis le dernier cycle immobilier 1997-2007. A chaque fois, l'injection de capital dans des bâtiments emblématiques rallonge l'avenue. Des années 1960 aux années 1980, la Castellana accueille des sièges de banques dessinés par des architectes stars (Bankinter par Rafael Moneo, Bankunion par Corrales, BBVA par Saez de Oiza). Dans les années 2000, l'avenue atteint quatre tours construites sur les terrains de l'ancienne cité sportive du Real Madrid. Ainsi, l'avenue de la Castellana passe d'un paysage d'objets monumentaux discontinus dans les années 1930 à 1950 (des palais noyés de verdure, un stade, des ministères, des grands hôtels) à un programme urbain d'édifices sans solution de continuité dans les années 1980, puis rejoint la gare et enjambe le boulevard périphérique M 30. C'est bien parce que l'avenue s'étire que les infrastructures supports de la négociation avec la banque détentrice des droits à construire s'imposent. En effet, le nord de Madrid est la zone la plus congestionnée de la capitale. Les élus veulent fluidifier le noeud produit par la superposition de périphériques et de pénétrantes autour du triangle ferroviaire (Wehrhahn R., 2005) par l'obtention de ces compensations qui leur permettraient d'ériger passerelles, ponts et tunnels sur et sous les voies ferrées. Peuvent-ils cependant produire un nouvel accord dans un contexte de rétraction des droits à construire ? Comme d'autres cas de *downscaling* (Haase A. 2014), le projet dans sa dernière version fait chuter le nombre de tours chute de 20 à 6, le nombre de logements de 18 000 à 4600, la superficie de bureaux d'un peu plus de la moitié, les services et les espaces verts perdent environ 40 % de superficie (Ville de Madrid 2016), mais les besoins de génie civil sont toujours aussi criants. Madrid nord a besoin d'équipements.

3. Les ressources politiques d'un grand projet

31. Donner un signal aux acteurs de la finance

Au-delà des enjeux de la négociation foncière, cinq arguments de nature économique et géopolitique expliquent l'implication de la municipalité. D'abord, en période d'austérité, le projet présente un levier d'action public face au retour de la grande finance sur le marché immobilier. Revenons au contexte économique : le *quantitative easing*, qui débute avec le sauvetage de l'Espagne en juillet 2012 par la banque centrale européenne, lance en direction des banques espagnoles un flux financier assez comparable à celui de la grande vague des fonds européens de la fin des années 1990. Quelques 100 milliards d'euros épongent d'abord les pertes d'un système bancaire espagnol gangrené par les créances douteuses, puis finissent par créer les

conditions d'une récupération systémique. Les prix de l'immobilier ayant touché le fond vers 2015, la tendance est haussière et le stock de logements vides commence à se réduire. La compétition de deux types d'investisseurs (les fonds financiers étrangers et les ménages, qui ont reconstitué leur épargne) autour d'un stock immobilier qui augmente moins vite que la demande augmente la nervosité des marchés. Le grand projet retrouve ici une actualité, puisque la période actuelle est idéale pour investir, étant donné que les valeurs foncière et immobilières restent encore très basses. Les banques madrilènes, désormais relativement assainies, accompagnent la reprise et offrent des conditions de crédit favorables (taux très faibles), tandis que la croissance des loyers dans le centre de Madrid pousse les classes moyennes à chercher des logements vers des quartiers relativement périphériques (Baron, Ter Minassian 2018). A ces faits s'ajoute l'assainissement des collectivités locales sous l'effet des politiques d'austérité. Madrid a réduit sa dette de moitié pendant le mandat de Manuela Carmena, même si celle-ci reste élevée (proche de 3,5 milliards d'euros). Enfin le reflux des sièges d'entreprise de Barcelone à la suite de la crise indépendantiste de 2017 -2018 et les anticipations liées au Brexit (les banques espagnoles comme Santander sont très engagées dans la *city* de Londres) laissent des perspectives pour réduire la vacance des tours de l'avenue de la Castellana (qui a frôlé les 60 % au creux de la crise) et démarrer d'autres chantiers. Les investisseurs pensent à relancer donc l'avenue vers le nord en s'appuyant cette fois sur l'opération ferroviaire.

Figure 4. Les fonds étrangers à l'assaut des actifs urbains madrilènes
Figure 4. International funds and Madrid's urban assets

La figure 4 montre donc la reprise du front pionnier vers le nord de Madrid en deux temps. D'abord, les promoteurs espagnols reprennent leurs marques. Ils repartent à l'assaut des sièges sociaux dont ils s'étaient défait au creux de la dépression. Ainsi, en 2011 l'entreprise de travaux publics FCC avait vendu Torre Picasso à Amancio Ortega (ancien propriétaire de Zara) pour éviter la banqueroute. De la même façon, le promoteur Reyal Urbis cédait l'immeuble «Castellana 200» à un fonds canadien pour le tiers du prix auquel il l'avait acheté en 2014. Cette période de vente à perte est révolue. La finance asiatique s'installe : le milliardaire chinois Wanda achète Torre España en 2015, un groupe philippin lance la construction d'une nouvelle (et cinquième) tour sur la Castellana, Torre Caleido, avec un fonds suisse. Dans le paysage urbain du nord de Madrid, les grues réapparaissent (Diaz de Orueta Madrid Rio 2015) tandis que, dans le paysage politique, un nouvel alignement de pouvoirs urbains s'apprête à engager un nouveau cycle, qui sera cette fois apparemment piloté par la Municipalité (Morcillo D. 2015).

32. Le grand projet vecteur de ressources politiques

Après l'élection municipale surprise du 25 mai 2015, contre toute attente, le nouveau conseil municipal sauve le dossier et le reprend à son compte. Manuela Carmena écrit une tribune dans la presse selon laquelle «Madrid Nord doit se réveiller» (El País, 11 mai 2016). Elle convoque une conférence de presse aux côtés de l'opérateur privé, du Ministre de l'équipement du gouvernement Rajoy, et sans la présidente de la communauté autonome (27 juillet 2017). Sortant en quelques semaines un dossier d'urbanisme de 26 tomes et de 14 000 pages, enchaînant en quatre mois plus de 56 réunions, cette Maire qu'on croyait peu experte proroge *in extremis* le contrat de cession des terrains ferroviaires à l'opérateur privé, ce qui relance la négociation. Cette

élue issue d'une coalition politique externe au système s'invite dans le tête-à-tête entre l'Etat, la communauté autonome et la finance, gagnant une posture de négociatrice. Durant la conférence de presse, 10 des 15 minutes du monologue de l'élue consistent non pas à parler du projet mais à se féliciter de sa propre capacité de discussion avec les autres acteurs, même si ces derniers incarnent d'autres options idéologiques.

Ainsi, en période d'urbanisme de l'austérité, le grand projet offre des avantages de positionnalité (Béal et Pinson, 2014). L'édile madrilène prouve l'acquisition de compétences techniques et juridiques et contrecarre les critiques relatives à sa supposée inexpérience. Avec la réduction du programme, elle déploie aussi l'image d'un magistrat qui ne gaspille pas l'argent public. Elle trouve aussi l'occasion d'affirmer son attachement à des valeurs de l'urbanisme. Madrid Nord est paré de vertus de durabilité énergétique, d'environnement, de mobilité douce et d'équité (Ville de Madrid 2016). Enfin, Madrid Nord donne l'occasion d'embrasser un discours sur le rayonnement métropolitain et sur la projection globale de Madrid. L'élue se situe donc comme une modernisatrice, qui renouvelle les référentiels de l'action publique, tout en articulant finement les dimensions fonctionnelles et les logiques symboliques et fictionnelles du projet.

33. Un grand projet immobilier, deux grandes défaites politiques

Malgré les remous dans sa majorité, l'élue locale jette dans cette bataille une dernière ressource politique : la concertation. L'urbanisme d'austérité, en Espagne, s'accompagne d'une rénovation des dispositifs de consultation en lien avec une montée des aspirations démocratiques (Benach et Walliser 2014, Gutierrez 2017). La nouvelle municipalité de Madrid a mis en place un dispositif de participation fondé sur un maillage d'assemblées de district (Gonick 2016a, Gonick 2016 b). A travers ces assemblées, elle tente en vain de convaincre du bien-fondé du nouveau projet de Madrid nord. Mais comment faire accepter le projet par des collectifs citoyens qui en dénoncent depuis des décennies le caractère rhétorique et spéculatif ? Une dizaine d'entretiens et la fréquentation de l'assemblée d'habitants de la zone concernée¹ montrent que l'hostilité générale de la base électorale de la nouvelle municipalité est notable, allant selon les interlocuteurs du désenchantement au sentiment de trahison. Après des décennies de promesses selon lesquelles les élus allaient arracher aux promoteurs des équipements publics contre les droits à construire, les habitants du quartier

¹ Les personnes citées ont fait l'objet d'entretiens semi-directs approfondis entre septembre 2016 et octobre 2017 qui ont été exhaustivement retranscrits. En outre, les auteurs ont suivi les réunions publiques de la plate-forme citoyenne *Zona Norte* de Madrid sur cette période.

José María Ramos, président de l'association d'entrepreneurs du secteur Las Tablas –Montecarmelo.

Angel Muñoz, vice-président de l'association de voisins de Chamartín-El Madroño

Lorenzo Álvarez, président de l'association de voisins de Las Tablas

Pablo Rodríguez, directeur technique de l'entreprise Distrito Castellana Norte

Dolores Brandis, Professeur de Géographie à l'université Complutense Madrid

Vicente Pérez Quintana, responsable d'urbanisme et de logement de la Fédération (régionale) d'associations de voisins de Madrid

Juan Manuel Fernández Alonso, responsable du service de développement durable, directeur du bureau d'études et d'évaluations urbaines de la direction de planification et de gestion urbanistiques de la mairie de Madrid

Enrique Bardají, architecte et urbaniste assistant technique des propriétaires de Fuencarral-Malmea

Maria Jesus Lago, professeur à l'Université CEI San Pablo, organisatrice d'un séminaire-débat sur le projet

Felix Arias Goytre Club de debates urbanos

Eduardo Mangada Samain, premier adjoint au Maire à l'Urbanisme sous le mandat de Tierno Galván.

populaire de Fuencarral, qui borde l'emprise ferroviaire au nord des tours, ont perdu espoir et confiance (photographie 2)

Photographie 2 : Les cités populaires du quartier Chamartin au pied des tours de Castellana
(N Baron 2017)

Photography 2 : Chamartin's social housing beside Castellana towers
(N Baron 2017)

La position critique des riverains du faisceau ferroviaire s'explique aussi par l'histoire. Fuencarral est un haut-lieu des luttes antifranquistes, non seulement parce que des centaines de Républicains y ont livré bataille et dorment dans son cimetière, mais parce qu'y vit la troisième génération des expropriés que Franco a expulsés pour construire la gare dans les années 1940 (ils avaient été indemnisés 5 pesetas au mètre carré). Réunis en association de «*reversionistas*», ces résidents ont vu la valeur des terrains de leurs ancêtres multipliée de manière astronomique et les plus-values accaparées par le privé à la suite de décisions de pouvoirs de gauche, de la «trahison» de Felipe González en 1993, à la «lâcheté» de l'actuelle maire (Espilosin 2013).

34. Luttes urbaines dans les quartiers nord de Madrid
La confrontation des légitimités et des spatialités

Au nord de Madrid, les mouvements locaux (associations de quartier, plates-formes citoyennes issues du mouvement des Indignés, groupes d'entraide pour empêcher les expulsions) se reconfigurent rapidement (Observatoire métropolitain 2016) sous l'effet de ce grand projet (figure 5).

Figure 5. Deux mouvements sociaux du nord madrilène en concurrence : le nord ouvrier et résistant (Plataforma Zona Norte) noyé dans une nouvelle entité (Vecinos)

Figure 5. Competing local movements supporting Madrid North Project

D'un côté, nous avons enquêté auprès de *Plataforma Zona Norte*, le collectif regroupant des associations de voisinage des quartiers populaires du nord de Madrid (Fuencarral et Chamartin, Virgen de Begoña, Colonia San Cristobal). Ce mouvement possède une légitimité historique, car il est affilié à la fédération régionale des associations de voisinage. Il défend les *reversionistas* et les couches populaires. Il s'oppose vigoureusement au projet (Plataforma zona Norte, 2017) et constitue une base électorale naturelle de l'élue actuelle, mais une base très amère. De l'autre, nous avons rencontré les représentants de *Mesa Norte* en 2017, structure rebaptisée *Vecinos Madrid Norte* en 2018, qui le soutient de manière non ambiguë puisque la structure est hébergée dans les locaux du promoteur. Ces visites nous ont permis de saisir à quel point cette bataille se joue à fronts renversés : le promoteur utilise *Vecinos Madrid Norte* pour se présenter comme champion de l'urbanisme participatif. De son côté, l'élue municipale, qui fonde son mandat sur la concertation, peine à garder un lien de confiance avec les forces locales populaires.

Les deux entités spatialisent et essentialisent deux visions et deux projets urbains pour le nord de Madrid. Par opposition au collectif historique de Fuencarral, *Vecinos Madrid Norte* est encore sans véritable ancrage mais construit pas à pas sa représentativité civique et son assise spatiale en cherchant soutenir les forces sociales dans la périphérie de l'avenue Castellana (collègues et écoles, associations sportives, associations de commerçants, etc). L'aire de recrutement de la *Plataforma Zona Norte* englobe strictement les quartiers

sociaux. Par opposition, l'aire dessinée par les institutions ralliées à *Vecinos Madrid Norte* noie ces quartiers populaires dans un territoire immense, y mêlant des quartiers habités par la classe moyenne (Chamartin) et des structures relevant des quartiers bourgeois de la grande périphérie nord est (Las Tablas, Montecarmelo, Sanchinarro). Les frictions entre ces deux entités résument aussi l'une des fonctions urbaines du grand projet, qui consiste moins à planifier l'espace qu'à produire un nouveau territoire, à redéfinir le nord de la métropole de Madrid, lui conférant une nouvelle substance sociale, symbolique et matérielle qui recouvre et englobe des catégorisations socio-spatiales plus anciennes.

Conclusion

Les politiques d'austérité urbaines posent l'épineuse question de l'héritage laissé par les coalitions des années de prospérité. Il est essentiel de prêter attention à la manière dont sont portés et reformulés les grands projets, non seulement dans une perspective d'analyse de l'urbanisme de la décroissance, mais aussi selon une approche politique sensible aux reconfigurations du pouvoir local. Dans notre cas d'étude, l'urbanisme austéritaire n'est pas associé à la crise (au sens d'un manque de moyens financiers), il se déploie au contraire dans une situation de reprise vigoureuse de l'activité. La faiblesse des marges de manœuvre de l'acteur local ne semble pourtant pas entamer le volontarisme municipal. Le grand projet reste une illusion collective relayée par les municipalités en temps d'austérité parce qu'il continue de produire quantité de ressources politiques. Il offre à l' élu en position difficile (tant du fait de la rétraction des marges de manœuvre que de la vigueur des attentes citoyennes) une série de prises tactiques. Parmi ces dernières, nous avons noté l'opportunité d'occuper l'arène politique, la possibilité d'adopter une posture proactive, de s'appropriier un langage technique, de s'immiscer dans des réseaux relationnels et décisionnels associant public et privé, acteurs nationaux et internationaux. Nous avons également noté l'importance d'une perspective temporelle pour comprendre les éléments de continuité qui soudent, malgré leurs divergences, les acteurs politiques espagnols. Les conditionnements juridiques et institutionnels, et notamment le principe de l'équipement public comme contrepartie à l'ouverture de droits à construire, sont bien peu compatibles avec l'affirmation d'une transformation de la nature du grand projet. Expérimentation sincère ou affichage velléitaire, cette relance de la planification se heurte donc à deux risques : la menace de captations des mouvements participatifs au service des intérêts privés et la difficile re-synchronisation entre l'agenda démocratique local et la relance des marchés urbains.

Références

Aldrich Daniel P., (2012) *Building resilience: social capital in post-disaster recovery*, The University of Chicago Press, 238 p.

Baron N., Loyer B. (2015), «Madrid et sa région : laboratoire du Parti populaire», in Baron N., Loyer B., *L'Espagne en crise(s)*, Armand Colin, p. 81-90.

Baron Nacima, Ter Minassian Hovig (2018), «Le renouveau immobilier madrilène après les crises de 2008. Reprise en main d'une politique locale de logement ou poursuite du modèle spéculatif ?» *Revue Sud-Ouest Européen*, N° 46, p. 73-90.

- Benach N., Walliser A. (ed), (2014), *Urban challenges in Spain and Portugal*, Abingdon, Routledge, 238 p.
- Bertolini, L., Curtis C., Rennie J (2012) «Property capitalism, urban mega project and Transit Oriented Development», *Built environment* vol. 38, nº1, p. 31-51.
- Béal V., Pinson G., (2014), «When mayors go global : international strategies, urban governance and leadership», *International journal of urban and regional research*, vol. 38, nº 1, p. 302-317.
- Bennassar B., (2013), *Histoire de Madrid*, coll. Pour l'Histoire, Paris, Perrin, 505 p.
- Brenner, N., Peck, J., Theodore, J., (2010) «After neoliberalization? » *Globalizations*, vol. 7, p. 327-345.
- Brandis D., del Río Lafuente I., Morales M., Matos G., (2016), *Estudios de geografía urbana en tiempos de crisis : territorios inconclusos y sociedades rotas en España*, Biblioteca Nueva, 320 p.
- Brandis D., (1975), «Forma y función de las plazas de Madrid», *Estudios Geográficos*, vol. 36, nº 138, p. 125-135.
- Camacho J., Diaz de Orueta F., Gadea E., Ginés X., Lourés ML, (2015), «Madrid : los discursos sobre la crisis de un modelo urbano agotado» in Subirats Joan, Marti Costa Marc, *Ciudades y cambio de época : discursos sobre politicas urbanas y crisis en España*, Prensas Universidad del Pais Vasco (ebook), p 58-89.
- Camacho J., Díaz Orueta F., Gadea M. E., Ginés X., Lourés Seoane ML, (2016), «Madrid : el agotamiento de un modelo urbano y la construcción de nuevas propuestas para una ciudad en transformación», *Quid 16, Revista del area de estudios urbanos de la facultad de ciencias sociales*, nº 5, p. 5-45.
- Celada F. (2014), «Nuevas tendencias de localizacion de las actividades economicas en la comunidad de Madrid» *Urban* nº 14, p. 92-100.
- Compitello M. A. (1999), «From Planning to Design: The Culture of Flexible Accumulation in Post-Cambio Madrid» *Arizona Journal of Hispanic Cultural Studies*, Vol. 3, p. 199-219.
- Compitello M. A., (2003), «Designing Madrid 1985-1997» *Cities*, Vol. 20, nº 6, p. 403-411.
- Dalakoglou D., Kallianos Y., (2014), «Infrastructural flows, interruptions and stasis in Athens of the crisis», *City*, vol 18, nº 4-5, p. 526-532.
- De Miguel Salanova S., (2016) *Madrid sinfonia de un metropolis europea 1860 - 1936* Catarata, Madrid, 288 p.
- De Santiago Rodriguez E. (2012), «Una lectura de las politicas de suelo y los modelos urbanisticos madrileños desde mediados de los años 1990 : de la liberalizacion a la resaca inmobiliaria» *Geopoliticas*, vol 3, nº 1, p. 83-116.
- Diaz de Orueta F., (2015), «Megaproyectos urbanos y modelo de ciudad. El ejemplo de Madrid Río» *Cuaderno urbano* Vol.19 no.19, p. 179-200.
- Diéguez Patao, S., (1991) *Bigador Lasarte Pedro. Un nuevo orden urbano: «el Gran Madrid» (1939-1951)* Madrid, Ministerio para las Administraciones Publicas, Ayuntamiento de Madrid.
- Deike P. Novy J., (2012) «Rail station megaprojects : overlooked centrepieces in the complex puzzle of urban restructuring Europe», *Built Environment*, Vol. 38, nº 1, p. 5-11.
- Drozd, M., Appert, M., Harris, A. (2017) «High rise urbanism in contemporary Europe 2000 - 2013», *Built environment*, nº 43, Vol 4, p. 469-480.
- Espilosin, Jesus, (2013), *Operacion Chamartin, Historia de una realidad virtual*, Ediciones Irreverenciales,

Madrid, 523 p.

Fernández Ramírez, C., Roch Peña, F., (2012) «La quiebra de la ciudad global y sus efectos en la morfología urbana. Madrid, bajo la lógica inmobiliaria de la acumulación-desposesión» *Urban*, n° 3, p 45-63.

Flyvberg, B., (2014), «What you should know about megaprojects and why: an overview» *Project management Journal*, vol. 45, n° 2, p. 6-19.

Gallego Gamazo C. (2016), «Urban Renewal Versus Rehabilitation - Fuencarral Social Housing Estates in Madrid» *Procedia Engineering* 16, p. 2109 – 2114 World Multidisciplinary Civil Engineering-Architecture-Urban Planning Symposium.

Genyeis W., Ballart X., Valarié P., (2004) «From notable to new urban leadership in Southern Europe», *International Journal of Urban and Regional research*, vol 28., n° 1, p. 183-199.

Gonick S., (2016), «From occupation to recuperation: on property, politics and provincialization in Contemporary Madrid» *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol 40, n° 4, p. 833-848.

Gonick, S., (2016) «Indignation and inclusion: Activism, difference, and emergent urban politics in postcrash Madrid», *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 34 n° 2, p. 209-226.

Gonick, S., (2010), «Making Madrid Modern: Globalization and Inequality in a European Capital», *Lucero*, 21, n°1, p. 20-34.

Gwiazdzinski L. (2015). «Des tramways nommés désirs. Entre design et urbanisme fictionnel des réseaux de transport», *Métropolitiques*, <http://www.metropolitiques.eu/Des-tramways-nommes-desirs.html>

Gutiérrez, B. (2017) «Radical Democracy: Spain's Cities Overthrow Neoliberalism», *World Policy Journal*, vol 34, n°3, p. 90-95.

Haase A., D. Rink, Grossmann K., Bern M., Mykhnenko V. (2014), «Conceptualizing urban shrinkage», *Environment and Planning A*, vol. 46, p. 1519 – 1534.

Iribas de Miguel, J. (1944) «Plan de urbanización de Madrid» *Revista de obras públicas*, n° 2746, p. 553-575.

Larson S., (2003), «Shifting modern identities in Madrid's recent urban planning, architecture and narrative», *Cities*, vol 20, n° 6, p. 395-402.

Lauermann, J., Davidson, M. (2013), «Negotiating particularity in neoliberalism studies: Tracing development strategies across neoliberal urban governance projects», *Antipode* Vol. 45, n° 5, p. 1277-1297.

Martinez Fraile R., (1994), «Chamartin, modèle de gestion patrimonial», *El Pais*, 8 avril 1994, p. 23.

Madanipour, A., (2017), «Social complexity and pragmatic flexibility», in Savini F., Salet W.(ed), *Planning projects in transition, interventions, regulations, investments*, Ed. Jovis Verlag, Berlin, p. 231-236.

Mathey, L., (2011) «Urbanisme fonctionnel, l'action urbaine à l'aune de la société du spectacle», *Métropolitiques*, p. 1-4.

Morcillo Alvarez D., (2015), «Inversión, infraestructuras e imagen en la producción del espacio de centralidad en Madrid», *Ciudades*, vol. 18, n°1, p.163-181.

Neuman, M., (2010), *The imaginative institution, planning and governance in Madrid*, Routledge, Abingdon, 254 p.

Observatorio Metropolitano, (eds) (2016), «Órdenes urbanos: centros y periferias en el Madrid neoliberal» in Grupo de Estudios Antropológicos La Corrala (coord.) *Cartografía de la ciudad capitalista Transformación urbana y conflicto social en el Estado Español*, Traficantes de Sueños, p. 161-195.

Observatorio Metropolitano (eds) (2013), «Del Madrid global a la crisis urbana», in *Paisajes devastados. Después del ciclo inmobiliario: impactos regionales y urbanos de la crisis*, Traficantes de Sueños, Madrid, p. 123-178.

Parsons, D. L. (2003), *A Cultural History of Madrid: Modernism and the Urban Spectacle*, Bloomsbury, Berg, 378 p.

Pinson G. Morel-Journel G., (2016), «The neoliberal city : theory, evidence, debates», *Territory, Politics and governance*, n° 4, vol. 2, p. 137-153.

Plataforma zona norte (2017) *Propuestas vecinales sobre el proyecto MPN*
<https://aavvmadrid.org/tag/plataforma-zona-norte/>

Romero Gonzalez, J., Brandis D., (2015), «El giro neoliberal de las politicas para la ciudad en España. Balance a partir de los ejemplos de Madrid y Valencia», *Boletín de la asociacion de geografos españoles*, n° 69, p. 369-386.

Romero Gonzalez, J., Fariños Dasi J., (2016) «Cities and urban and metropolitan regions in Spain : a new agenda in a global context», in Seixas J., Albet A., *Urban Governance in Southern Europe* Routledge, Abingdon, p. 123-135.

Sambricio, C. (1987), «Compania urbanizadora Metropolitana Politicas de suelo y vivienda en el Madrid del primer tercio del XX» *Ilustracion de Madrid*, n° 26. vol 8, p. 29-36.

Sambricio, C. (2012), «Compania urbanizadora Metropolitana Maniobras para la construccion del norte de la ciudad» *Ilustracion de Madrid*, n° 27, p. 31-38.

Santos y Ganges L., (2016), «Autofinanciación de los grandes proyectos urbanos: las sociedades de integración ferroviaria, de la entelequia embarazosa al riesgo fatal», *Urban*, n° 10-11, p. 40-65.

Sevilla Buitrago A. (2015) «Crisis and the city : neoliberalism, austerity planning and the production of space», in Eckardt F., Ruiz Sanchez J., *City of crisis, the multiple contestation of southern european cities*, Transcript Verlag, p. 32-49.

Turner F.J., (1953), *The frontier in american history*, Henry Holt, New York, (1rst ed 1893), 375 p.

Tiry Ono, C. (2018) *L'architecture des déplacements, Gares ferroviaires au Japon*, In Folio, collection Archigraphy Poche, 323 p.

Vradis, A., (2014) «Crisis scape suspended : an introduction», *City*, vol. 18, n° 4-5p. 498-501.

Wehrhahn, R., (2005), «Postsuburbia à Madrid. Fragmentation, réseaux et nœuds dans la périphérie ruraine», *Revue géographique de l'est* vol. 45, n° 3-4 p. 175-186.

Pour les échanges avec le secrétariat de rédaction) :

Nom et prénom de l'auteur : Baron Nacima

Coordonnées personnelles : tel : 06 08 92 17 15 et nacimabaron@gmail.com