

Mexico, métropole ambiguë

Symbole des mégalo-poles des pays du Sud, Mexico concentre tous les problèmes d'un centre urbain en expansion continue et rapide.

> PAR ALAIN MUSSET, DIRECTEUR D'ÉTUDES À L'EHSS, GGH-TERRES

La ville de Mexico fait partie de ces villes géantes qu'on a l'habitude de citer en exemple pour illustrer tous les problèmes posés par une croissance urbaine incontrôlée : congestion, pollution, dégradation du milieu naturel, déficience des services urbains, délinquance, accroissement des clivages sociaux et des disparités spatiales... Sa population est passée de 3 millions d'habitants en 1950 à presque 20 millions en 2010. Entre ces deux dates, le territoire urbanisé est passé de 240 à 1 500 km². La zone métropolitaine de Mexico se compose aujourd'hui d'un noyau central (les 16 délégations du district fédéral) et d'une couronne de 41 municipalités appartenant aux États de Mexico (40) et d'Hidalgo (1). Sur son territoire se concentrent 35 000 industries de tout type et plus de 5 millions de véhicules empruntent chaque jour ses principales artères, perpétuellement encombrées.

Une métropole au bord de l'asphyxie

À partir des années 1950, l'augmentation de la population, la croissance économique et surtout l'accroissement des distances entre zones de travail et zones d'habitat ont entraîné une forte accélération des mobilités quotidiennes, en particulier dans la zone centrale, point de convergence de tous les flux. Tout le centre-ville a été bouleversé pour adapter l'espace urbain à la circulation automobile, symbole de progrès technique et de développement. On a ainsi percé huit grandes avenues dans le sens nord-sud et onze dans le sens est-ouest (les *ejes viales*). Ces axes ont repris la trame orthogonale héritée de l'époque coloniale et du XIX^e siècle en lui donnant une nouvelle dimension, jugée plus conforme aux nécessités du trafic routier. Dans le même temps, un gigantesque réseau métropolitain a été progressivement mis en place (201 kilomètres de voies et 175 stations en 2010), sans pour autant remettre en cause l'hégémonie de la voiture indi-

viduelle malgré les 4 millions de passagers qui sont transportés quotidiennement.

L'accroissement du trafic et la concentration des industries polluantes ont, bien sûr, provoqué une augmentation de la pollution atmosphérique dans la capitale mexicaine, autrefois mieux connue pour être « la région la plus limpide » – selon le titre du fameux roman de Carlos Fuentes, publié en 1958. Cependant, la situation actuelle du bassin de Mexico n'est pas seulement liée aux transformations récentes de la société : c'est le résultat d'une lente dégradation du milieu naturel, provoquée dès l'époque coloniale par les politiques hydrauliques engagées sous l'autorité des conquérants espagnols afin de protéger leur capitale des inondations. En drainant les lacs qui recouvraient une grande partie du bassin quand Tenochtitlán était encore une cité lacustre, les successeurs d'Hernán Cortés ont détruit un écosystème riche mais fragile et préparé la crise écologique que les habitants de la capitale doivent affronter aujourd'hui.

Ségrégation et fragmentation spatiales

À l'intérieur de l'agglomération, les disparités sociospatiales sont de plus en plus fortes entre quartiers aisés (vers l'ouest et le sud) et quartiers pauvres (vers le nord et l'est), même si le partage des territoires urbains n'est pas toujours aussi clairement établi. À l'intérieur du district fédéral, d'importantes poches de misère perdurent, parfois entourées par des quartiers plus aisés, comme autour du Cerro de la Estrella, dans la délégation Iztapalapa. Mais les principaux centres de gravité de la pauvreté urbaine se sont peu à peu déplacés : Nezahualcōyotl, longtemps présentée comme le bidonville par excellence de Mexico, est désormais une municipalité consolidée, où la majorité des habitants dispose de tous les services essentiels (électricité, eau potable, drainage). Les quartiers sous-intégrés de l'agglomération se trouvent désormais plus dans le nord ou l'est de la zone métropolitaine, vers Ecatepec, Ixtlahuaca, Chalco.

Des disparités spatiales de plus en plus fortes



Depuis le début des années 1980, les processus de fragmentation spatiale liés à l'apparition de nouvelles pratiques sociales et à de nouvelles formes d'urbanité (multiplication des quartiers fermés et des centres commerciaux intégrés) ont changé le visage de la ville, tout en renforçant des tendances lourdes. Symbole de cette évolution, le centre commercial de Santa Fe, édifié à l'ouest de la ville, au bord de l'autoroute Mexico-Toluca, sur l'emplacement d'une ancienne décharge, a favorisé l'émergence de zones d'habitat réservées aux classes sociales supérieures. En revanche, de plus en plus éloigné de ces territoires émergents et inadapté aux nouveaux modes de vie des élites urbaines, le centre historique de Mexico a perdu une grande partie de sa légitimité sociale et de sa valeur économique.

Une capitale dynamique

Pour autant, il ne faut pas se laisser prendre au jeu trop simpliste des représentations collectives ou des données statistiques. Trop souvent présentée comme un monstre dévoreur d'espace et d'énergie, Mexico est une ville débordante d'activités qui crée en permanence de la richesse. À lui seul, le district fédéral (qui correspond aux limites administratives de la ville de Mexico, à l'exclusion des municipalités périphériques) représente plus de 20 % du PIB mexicain (en 2006) pour à peine plus de 8 % de la population totale. Mais il faut désormais raisonner à l'échelle de la mégalopole en formation qui s'articule autour de ce noyau central et prendre en compte les performances économiques des États voisins (Puebla, Tlaxcala, Hidalgo, Querétaro, Morelos,

^ **La banlieue de Mexico.** Depuis les années 1950, la croissance urbaine a entraîné un étalement considérable de la zone métropolitaine de Mexico.

Mexico) qui fonctionnent en synergie avec la capitale. Malgré le dynamisme des États frontaliers du Nord, la région Centre (7 % du territoire national) concentre encore 28 % de la population et 36 % du PIB (37,9 % pour les manufactures).

En outre, malgré une expansion urbaine continue, la capitale mexicaine n'a pas encore digéré tous les espaces ruraux situés sur ses marges – et parfois au cœur de l'aire métropolitaine. Même le district fédéral n'échappe pas à cette règle : les espaces non bâtis (parcs et jardins, réserves écologiques, terres cultivées) représentent encore 40 % de son territoire. En 1992, les *chinampas* de Xochimilco et de San Gregorio Atlapulco ont été déclarés « aire naturelle protégée » afin de préserver des espaces agricoles hérités de l'époque préhispanique (il s'agit des fameux « jardins flottants » qui, chaque dimanche, servent de lieu de récréation aux citadins en quête de nature). Dans cet ensemble, la délégation la moins urbanisée reste celle de Milpa Alta, située au sud, sur les flancs du massif de l'Ajusco. Quand on se promène dans les champs de maïs (*milpas*) ou de figuiers de barbarie (*nopales*) qui couvrent la plus grande partie de ce district, on s'imagine mal que l'on se trouve encore dans l'aire administrative de l'une des plus grandes villes du monde. La population vit toujours dans des villages mal reliés au centre de l'agglomération et la vie quotidienne reste souvent rythmée par les contraintes du calendrier agricole – ce qui n'est pas le moindre des paradoxes dans cette « mégalopole baroque » (pour reprendre l'expression de Rubén Gallo) où l'on aime cultiver la démesure et l'ambiguïté. ●