

Mexico ou la Région Centre

Mayté Banzo* Thierry Linck**

Entre métropole et mégalopole

Mexico n'est pas la plus grande ville du monde. Avec ses 15 à 16 millions d'habitants, la Zone Métropolitaine de la Ville de Mexico (ZMCM) comptait en 1990 une population très inférieure à celle qu'avançaient les estimations généreuses élaborées à partir des recensements de population de 1970 ou 1980. Au delà des controverses que suscite à juste titre la qualité des évaluations officielles, le très net ralentissement de la croissance de l'agglomération de Mexico ne fait aucun doute. Mais à la relative stabilité de la ZMCM peut être opposé un développement marqué de la Région Centre, comme si les centres urbains proches de la capitale avaient pris le relais de la ville de Mexico. L'un dans l'autre, ce processus invite à une réflexion sur l'ampleur du mouvement de rééquilibrage du système urbain mexicain et sur ses liens avec les mouvements de recomposition de l'économie et de la société mexicaines. Cette réflexion sera développée à partir de la prise en compte d'échelles différentes.

- À l'échelon national, la remise en cause du modèle métropolitain est sans doute moins radicale qu'il n'y paraît à priori. D'une part parce que les fonctions de centralité assumées traditionnellement par la seule ville de Mexico semblent désormais prises en charge par le complexe urbain

défini à l'échelle de la Région Centre. D'autre part, parce que les recompositions récentes du système urbain national renvoient tout autant à des tendances lourdes, présentes déjà dans les choix de développement anciens, qu'aux effets des politiques de "modernisation" engagées depuis le sexennat de Miguel de la Madrid.

- À l'échelon régional, la réflexion porte sur l'émergence de nouvelles dynamiques d'expansion urbaine. Dans une aire qui s'étale sur une centaine de kilomètres autour de la ville de Mexico, l'urbanisation progresse par sauts et tend à se structurer autour de pôles secondaires dont la taille, les fonctions et l'emprise territoriale varient d'un cas à l'autre. À l'échelle de la Région Centre, le modèle métropolitain semble bien supplanté par une organisation mégapolitaine. Mais ici encore, des réserves s'imposent: il ne peut être question que de mégapolitisation émergente, contenue, sinon entravée. En effet, si la trame urbaine est désormais discontinue, sa progression reste plus nette le long des principaux axes de communication; de même, la croissance des pôles secondaires s'explique bien davantage par les fonctions de relais qu'ils assument vis-à-vis de la province que par leur position dans le complexe urbain régional. Enfin, des fronts d'expansion urbaine peuvent être décelés, au nord de la ZMCM notamment, mais ils n'apparaissent qu'en pointillé: l'absence de liaisons efficaces entre les pôles secondaires freine l'intégration territoriale de la Région Centre ainsi que l'essor des pôles urbains les plus isolés ou de moindre importance.

* Assistante de géographie à l'Université d'Aix-en-Provence

** Maître de conférences à l'Université de Toulouse-Le Mirail.

- L'échelle locale s'imposait enfin pour cerner de façon plus précise les modalités d'expansion urbaine. Les municipes qui forment le bassin de Chalco (Valle de Chalco), à l'est du D.F. (Distrito Federal), présentent la particularité d'être proches de la ville de Mexico et d'être peu touchés par le dynamisme qui caractérise les autres périphéries de la ZMCM. Leur étude reste néanmoins particulièrement instructive. D'une part parce qu'elle permet d'apprécier l'incidence des systèmes de communication (transports collectifs en particulier) sur les modalités d'expansion urbaine. D'autre part, parce qu'elle conduit à souligner l'importance des enjeux liés au développement des liaisons périphérie-périphérie, ainsi que des liaisons périphérie-pôles secondaires de la mégalopole.

Le modèle métropolitain en question

L'adoption d'une stratégie d'industrialisation par substitution d'importations a profondément marqué l'intensité et l'orientation du modèle de développement urbain suivi au Mexique depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Tirées par la croissance des débouchés intérieurs, les activités industrielles se sont localisées de façon préférentielle à proximité des grands centres urbains nationaux et, par là, ont entreteenu leur croissance et renforcé leur position. Cette dynamique, combinée avec le poids d'un centralisme ancien qui touche tous les domaines de la vie politique, administrative et économique du pays a durablement alimenté la croissance de la ville de Mexico. Sur un fond d'urbanisation rapide –la population urbaine passe d'un tiers de la population totale en 1940 à la moitié en 1960 et deux tiers en 1980, selon la classification officielle– l'agglomération de Mexico qui dépasse le million d'habitants en 1930 atteint officiellement le seuil de la quinzaine de millions en 1980. La ZMCM concentre aujourd'hui environ un cinquième de la population nationale et près de cinq fois plus d'habitants que celle de Guadalajara, première métropole régionale.

Ce mouvement a pu un temps alimenter des anticipations alarmistes (les projections les plus conservatrices élaborées à partir du recensement de 1970 donnaient pour acquis un chiffre de 30 millions d'habitants en l'an 2000); le modèle d'expansion urbaine contenait en fait ses propres limites. Les premières sont inscrites dans la logique même du modèle de développement suivi jusqu'au milieu des

années 80. Ainsi, la substitution d'importations s'est bien davantage traduite par une orientation de l'investissement en direction de la production de biens de consommation finals, la distribution et les services que vers l'intégration de filières industrielles. Ce choix de développement a longtemps contribué à orienter les flux d'investissement à l'avantage des principaux bassins de consommation du pays, mais il devait aussi, inévitablement, alimenter à terme l'expansion des centres urbains de province. Leur poids a été renforcé par l'élévation générale du niveau de vie des Mexicains ainsi que par le développement des administrations publiques et des fonctions de relais que ces villes intermédiaires assument entre la province et la capitale du pays. Le modèle métropolitain semble ainsi avoir atteint une apogée vers 1970. À cette époque, la ville de Mexico concentre un peu plus de la moitié de la valeur ajoutée industrielle et environ de 40% de l'emploi total du secteur. La décennie qui s'ouvre alors est marquée par une tertiarisation notable de l'économie dont les effets sont particulièrement sensibles dans les villes de second rang. Leur poids dans le système urbain national se renforce parallèlement au développement de leurs fonctions économiques en tant que centres de consommation, d'abord, et de production, ensuite.

Depuis le tournant des années 70, la ville de Mexico n'a pas cessé de s'imposer en tant que pôle économique national de référence. Par un effet de taille en premier lieu puisqu'elle reste –de loin– le premier marché national de consommation. De par les fonctions économiques qu'elle assume qui lui donnent encore vocation à concentrer une large part des activités à forte valeur ajoutée, le tertiaire supérieur notamment. Selon le dernier recensement économique (1994), les établissements industriels les plus grands sont localisés dans l'agglomération de Mexico (18 salariés par unité contre huit en moyenne nationale). C'est là également que sont localisées les entreprises les plus performantes, celles dont la productivité du travail dépasse sensiblement celle de la moyenne nationale.

Mais dans le même temps, les bassins industriels de province se renforcent. En 1980, la ZMCM ne concentre plus que 30.1% de l'emploi industriel national et seulement 26.4% en 1990. Les politiques de stabilisation engagées dès le début de la décennie passée, ainsi que les mesures de déréglementation mises en œuvre par les administrations de De la Madrid et de Salinas de Gortari ont vraisemblablement contribué à renforcer le mouvement, mais leur incidence réelle

est encore difficile à isoler avec précision. Ainsi, les changements institutionnels qui ont marqué la période récente ont logiquement contribué à amoindrir les pressions centralisatrices anciennes; de même, l'ouverture des frontières (adhésion au GATT en 1986 et formation de l'ALENA en 1994) a probablement tendu à renforcer la position relative de certaines provinces (grandes métropoles du nord et régions frontalières notamment); enfin, les mesures de stabilisation (baisse du pouvoir d'achat en particulier) ont pu contribuer à réduire l'incidence des facteurs anciens sur l'intensité et l'orientation des flux d'investissement.

Ces deux mouvements –lent rééquilibrage du système urbain et conséquences de l'adoption d'un nouveau modèle de développement– se combinent en fait pour renforcer l'importance des fonctions de communication. Les échanges avec la province se diversifient et se développent à un rythme accéléré depuis au moins deux décennies; ils pèsent aujourd'hui de façon décisive sur les choix de localisation: l'essentiel n'est plus seulement de placer les activités productives à proximité du premier bassin national de consommation, mais également de les situer à proximité immédiate de l'un des axes majeurs de communication qui structurent l'appareil productif national. Il s'agit là d'un facteur qui a eu une incidence marquée sur le processus de mégalopolisation de la Région Centre. Les pôles émergents, ceux dont l'action structurante est la plus marquée, sont également situés à proximité d'axes de communication majeurs: Puebla sur la route du golfe, Cuernavaca sur celle du sud, Toluca sur celle de l'occident, Naulcapan sur celle du nord. La longue stagnation de Pachuca fournit un contre-exemple qui illustre parfaitement cette interprétation: la capitale de l'État de Hidalgo est reliée par autoroute à Mexico mais reste privée de liaisons effectives avec la province. Il s'agit également d'un facteur qui freine ce même processus de mégalopolisation: les liaisons directes entre pôles secondaires sont le plus souvent très médiocres, sinon inexistantes.

L'importance des fonctions de communication ne contribue qu'à donner plus de relief aux effets de saturation dont le poids dans le processus de mégalopolisation ne peut être nié. La place croissante des échanges avec la province combine ici ses effets avec ceux d'une croissance démographique mal anticipée et d'une dynamique d'expansion urbaine non programmée. Selon le diagnostic présenté en 1990 dans le *Programa integral de transporte de la Ciudad de México*, le gigantisme même de la ville de Mexico

limite son pouvoir d'attraction. La pollution, l'inefficacité des services publics, les restrictions imposées à la circulation des véhicules (*Programa hoy no circula*) et au trafic de marchandises s'ajoutent à l'inefficacité croissante des systèmes de transport. Or, la demande de transport urbain peut être considérée comme une fonction exponentielle de la taille de la population (du fait d'une dissociation plus marquée entre lieu de résidence et lieu de travail). De ce fait, l'accroissement démographique de la ville de Mexico a entraîné des besoins en équipements de plus en plus pressants; faute de programmation, ces besoins n'ont pu être satisfaits que partiellement et avec un retard considérable: le point de saturation semble donc bien largement dépassé aujourd'hui.

Avec près de 35 millions de déplacements chaque jour, la vitesse des trajets chute inexorablement (elle est aujourd'hui de l'ordre de 7 km/h en moyenne), parallèlement à l'accroissement des distances à couvrir. La saturation des systèmes de transport de la ville de Mexico est telle qu'il faut désormais bien plus de temps pour se déplacer de Tlanepantla à Chalco (traverser la ville d'est en ouest) que pour atteindre Querétaro ou Toluca depuis Tlanepantla, et Puebla ou Cuernavaca depuis Chalco... Dans de telles conditions, la localisation des activités productives dans le voisinage de l'un des centres secondaires intégrant la mégalopole semble à tout point de vue préférable.

Le grand Mexico, une mégalopole émergente

Dans une première approche, les contours de la mégalopole peuvent être appréciés à partir de l'observation des mouvements migratoires définis sur la courte période. L'importance relative de la population qui a changé d'État de résidence entre 1985 et 1990 permet à la fois d'identifier les *municipios* (communes) marqués par un dynamisme démographique fort et d'isoler, dans une vision prospective, le poids des ajustements les plus récents. Sur la figure 1, l'identification des zones (*distritos*) les plus urbanisées (importance de la population résidant dans des localités de plus de 10 000 habitants) permet de mettre en situation l'incidence des flux d'immigration.

Le premier enseignement qui peut en être tiré concerne la ville de Mexico elle-même. Le D.F. est simultanément marqué par un solde migratoire négatif et un pouvoir attractif particulièrement fort: la population qui résidait avant 1985 dans un autre État représente, selon les délégations de 5% à 7% de

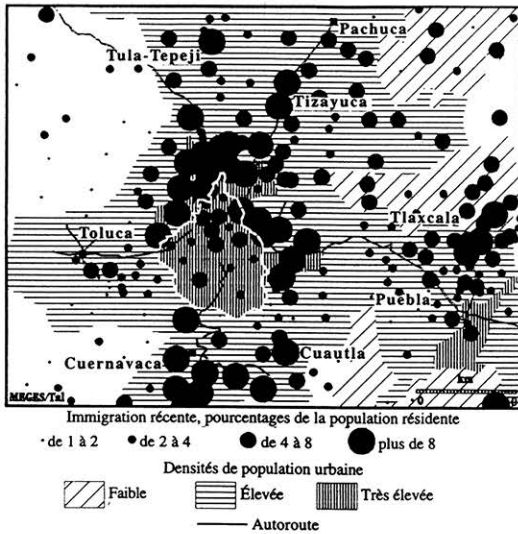


Figure 1 - La dynamique démographique: 1985-1990.

la population résidente âgée de plus de cinq ans en 1990. L'existence de flux migratoires contraires de grande ampleur est révélatrice de la redéfinition des fonctions qu'assume la ville de Mexico dans le complexe mégapopolitique: déclin des activités industrielles, consolidation des services –commerce et tertiaire supérieur notamment– ainsi que des fonctions résidentielles.

Le second enseignement concerne l'identification des axes d'expansion de la ville de Mexico. Un front rapproché en forme d'arc de cercle irrégulier s'étendant des limites orientales au nord-ouest de la capitale peut ainsi être identifié sans difficulté. Les municipios de l'Etat de Mexico, proches de (ou inclus dans) la ZMCM, situés dans ce cadran se renforcent de façon notable; leur indice d'immigration (rapport entre la population établie depuis 1985 et la population résidente de 1990) atteint ou dépasse 10%: c'est le cas notamment de Naucalpan, Cuautitlán, La Paz, Atizapán, Ecatepec, Tecámac et Tultitlán. Plus au nord, une frange en forme d'arc de cercle s'ébauche en pointillés de Puebla-Tlaxcala à Toluca en reliant les foyers industriels secondaires de Ciudad Sahagún, Tulancingo, Pachuca-Tizayuca et Tula-Tepeji. Il ne reste qu'à fermer la boucle par le sud en incorporant Cuernavaca et Cuautla pour que soient réunis dans un seul ensemble tous les centres de la mégapole.

Une économie redéployée

Tous bien sûr ne pèsent pas d'un poids identique. La seconde carte reprend des données fournies à l'échelle des municipios; elle permet de repérer les principaux bassins industriels de la Région Centre (plus de 500 ou de 1 000 salariés de l'industrie en 1994 par municipio) et de classer les centres qui ont connu une croissance significative de l'emploi industriel entre 1980 et 1994¹. Les enseignements qui peuvent en être tirés complètent bien les conclusions de la lecture de la première carte: la progression de l'emploi industriel est notable le long des grands axes de communication ainsi que sur les deux fronts identifiés *supra*. Un large quadrangé situé au nord nord-est du D.F. émerge: cet ensemble structuré par les principaux centres de la mégapole définit la première aire d'expansion des activités manufacturières et, potentiellement au moins, le centre de gravité de l'industrie mexicaine.

Au cœur de la mégapole, la ville de Mexico est le théâtre de pressions contradictoires. Le tissu industriel de l'agglomération est notamment hétérogène. En suivant une progression imaginaire du centre de la zone urbaine vers ses périphéries, une nette déprise industrielle laisse peu à peu la place à une timide recomposition. Les branches industrielles les mieux représentées dans la ville de Mexico

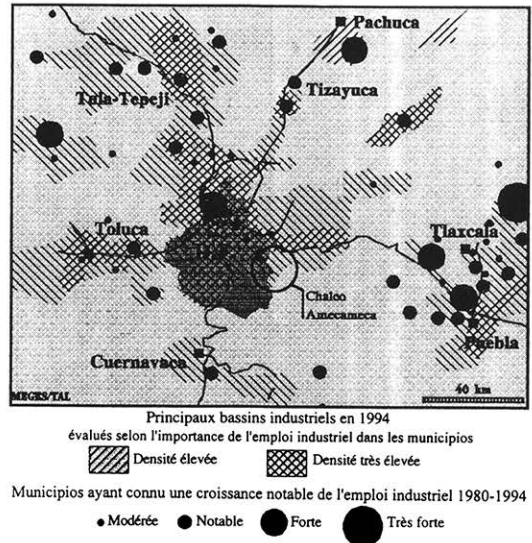


Figure 2 - Évolution de l'emploi industriel: 1980-1994.

sont également celles qui, à l'échelle de l'ensemble du pays, ont été le plus touchées par la crise. Les industries les plus anciennes, les premières aussi à avoir été absorbées par la croissance du tissu urbain ont été le plus durement touchées. Il s'agit en effet très souvent d'industries de main-d'œuvre, tournées vers la production de bien finals, pénalisées par la vétusté de leurs équipements et, depuis peu, directement touchées par les mesures de déréglementation. Le D.F. est ainsi marqué par une diminution sensible de l'emploi industriel. En revanche, les délégations les plus excentrées ainsi que les municipios de l'État de Mexico appartenant à la ZMCM résistent mieux. La portion septentrionale de cette première couronne, mieux reliée aux centres secondaires de la mégalopole et au reste du pays, rassemble des établissements plus récents, plus grands, plus efficaces: l'emploi industriel se maintient souvent (en valeur absolue) et progresse parfois (en valeur relative).

Les activités non industrielles et les fonctions résidentielles répondent à un schéma symétrique. Les recompositions mises en évidence par l'ampleur de mouvements migratoires contraires ont renforcé la position du centre de l'agglomération. Les délégations du centre et du sud du D.F. ont connu une croissance notable de l'emploi dans le commerce et les services qui témoigne de la consolidation de leur statut de centre politique, administratif et économique national. Lorsque l'on s'éloigne du centre des affaires (*el primer cuadro*) en direction du sud ou vers les versants qui dominent la ville depuis le couchant, les zones résidentielles succèdent aux quartiers marchands. Les paysages urbains sont plus aérés, coupés de larges avenues et parsemés d'espaces verts publics et privés; ils offrent un cadre de vie agréable, souvent pittoresque, pour les classes moyennes et aisées qui occupent les lieux.

Le panorama est fortement contrasté lorsque l'on se dirige vers le nord ou l'est de la ville: ces quartiers se sont spécialisés dans des fonctions productives (manufactures et secteur informel) et résidentielles pour les classes populaires. Les incertitudes des politiques urbaines passées, le désir, peut-être, de rendre aussi peu attractifs que possible ces quartiers en rapide expansion se lisent aujourd'hui dans les carences criantes des services publics et la dégradation du cadre de vie. Les effets de saturation jouent en plein dans les quartiers d'urbanisation ancienne et hypothèquent de façon évidente l'avenir proche des secteurs plus excentrés. Dans un cas comme dans l'autre, les paysages urbains renvoient la même impression d'inachevé et d'improvisation las-

sante. Dans un cas comme dans l'autre, les chances de reconversion fonctionnelle sont faibles, tant pour ce qui concerne la trame des tissus économiques que les attributs des fonctions résidentielles.

Le second front d'expansion urbaine semble porté par les dynamiques économiques les plus puissantes. À l'ouest de Mexico, l'agglomération Toluca-Metepec-Lerma domine un bassin d'activité particulièrement dynamique. La construction d'un aéroport international (fret et transport privé) et la présence d'un réseau dense d'autoroutes ou de voies rapides qui relie Toluca à la ville de Mexico, à Naucalpan et à Atlacomulco (et par là à Morelia, au Bajío et à Guadalajara) renforce les fonctions de relais qu'assume la conurbation et lui permet de tenir pleinement son rôle de pôle associé de la Région Centre. L'ensemble présente cependant des signes de saturation qui expliquent pour une part le relatif tassement du bassin.

À l'opposé par rapport à la ville de Mexico, le bassin d'activité dominé par Puebla occupe une position symétrique en direction du golfe et du sud-est du Mexique. Tout comme à Toluca, les activités industrielles sont anciennes et fortement charpentées. Mais la position de pôle associé de la Région Centre semble ici plus affirmée encore: le bassin d'activité associe plusieurs villes-satellites disséminées sur 10 municipios des États de Puebla et de Tlaxcala. Il est potentiellement (projet de contournement autoroutier de la ville de Mexico depuis Tlaxcala et absence d'obstacles naturels majeurs) plus ouvert et mieux relié aux périphéries industrielles de la ZMCM ainsi qu'aux centres secondaires qui forment le second front d'expansion urbaine du nord de la ville de Mexico.

Cette fonction de pôle régional est sans aucun doute moins nette à propos de Cuernavaca que dans les deux cas précédents. La capitale de l'État du Morelos est en effet virtuellement coupée des périphéries industrielles du nord de Mexico et trop mal reliée aux principaux pôles de la Région Centre pour pouvoir assumer des fonctions de relais importantes. La présence d'activités industrielles s'explique bien davantage par l'ampleur de programmes anciens d'investissements publics ou par le choix d'une spécialisation dans des secteurs de pointe que par l'existence de synergies fortes avec les autres composantes de la Région Centre. Des liens étroits et anciens rattachent en revanche Cuernavaca aux quartiers sud de la ville de Mexico: les fonctions résidentielles et récréatives qu'assume la ville en témoignent encore fortement.

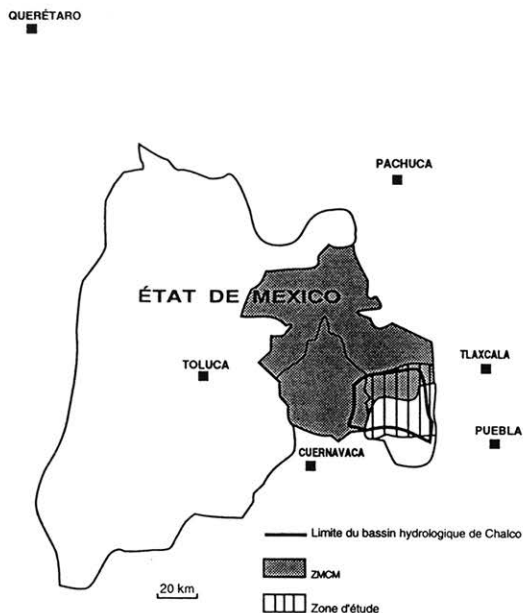


Figure 3 - Le bassin de Chalco-Amecameca.

Au nord de la Région Centre, Pachuca porte les stigmates d'une trop grande proximité de la ville de Mexico et d'un isolement quasi absolu vis-à-vis du reste du pays. La forte emprise des activités minières sur l'économie locale et le pouvoir d'attraction de Mexico ont entrete nu, jusqu'au seuil des années 70, une fuite des hommes et de l'épargne qui explique la longue stagnation démographique et économique de la ville, ainsi que les contrastes qui l'opposent aux autres capitales de la région. Pachuca aurait donc bien du mal à tenir son rang de pôle associé de la Région Centre si elle n'occupait une position clé au centre du second front d'expansion urbaine et industrielle évoqué précédemment. L'importance des flux migratoires, l'accroissement de population et la progression de l'emploi industriel qui caractérisent depuis peu la plupart des localités qui forment cette vaste frange qui court de Puebla-Tlaxcala à Tula-Tepeji témoignent du fait que cet ensemble a vocation à constituer un exutoire aux quartiers nord de Mexico désormais saturés. Sous réserve, bien sûr, que l'état des communications permette de tirer avantage de cette position. Des liaisons existent en direction de la ZMCM, mais elles sont pour la plupart

saturées; les liaisons transversales, le long du front d'urbanisation, sont pour leur part totalement inadaptées sinon inexistantes. Dans ce contexte, le projet de contournement autoroutier de la ville de Mexico par le nord a toutes les chances de renforcer la dynamique de mégalopolisation. À l'échelle du sous-ensemble régional, d'une part, dans la mesure où il contribuerait à renforcer la dynamique d'urbanisation et à encourager de nouvelles implantations industrielles. À l'échelle de la Région Centre, d'autre part, dans la mesure où le contournement de l'obstacle qu'oppose la ville de Mexico au développement des échanges entre el nord et le sud du pays ne peut que contribuer à renforcer l'intégration territoriale de la région considérée dans son ensemble et la position de la mégalopole dans le système urbain national.

Vers la construction de nouvelles dynamiques d'expansion urbaine

La situation de la frange septentrionale de la Région Centre illustre bien la force et les limites du processus de mégalopolisation. Les traces laissées par des spécialisations anciennes, les influences contradictoires de centres concurrents, l'action structurante des axes de communication, les changements techniques et les phénomènes d'échelle combinent leurs effets de façon difficilement intelligible. L'expansion urbaine de la ville de Mexico est désormais bien plus éclatée qu'elle ne l'a jamais été; elle progresse par sauts en développant sur de vastes territoires des fronts discontinus et hétérogènes. Ces ruptures territoriales s'inscrivent parfaitement dans une logique de mégalopolisation: des pôles urbains secondaires, de taille très variable, sont engagés dans la construction d'une expansion urbaine qui ne peut plus être conduite depuis son seul centre principal.

De même que la mégalopolisation ne peut être comprise sans référence au renforcement des fonctions de communication et aux phénomènes de saturation, l'émergence de nouvelles dynamiques d'expansion urbaine est inséparable d'une profonde transformation des modes de transport. La configuration multipolaire de la mégalopole et les nombreuses ruptures –les "trous"– du tissu urbain se traduisent par des exigences spécifiques en termes de transport collectif. Les systèmes traditionnels –bus, métro– qui sont tributaires de lignes fixes et d'arrêts

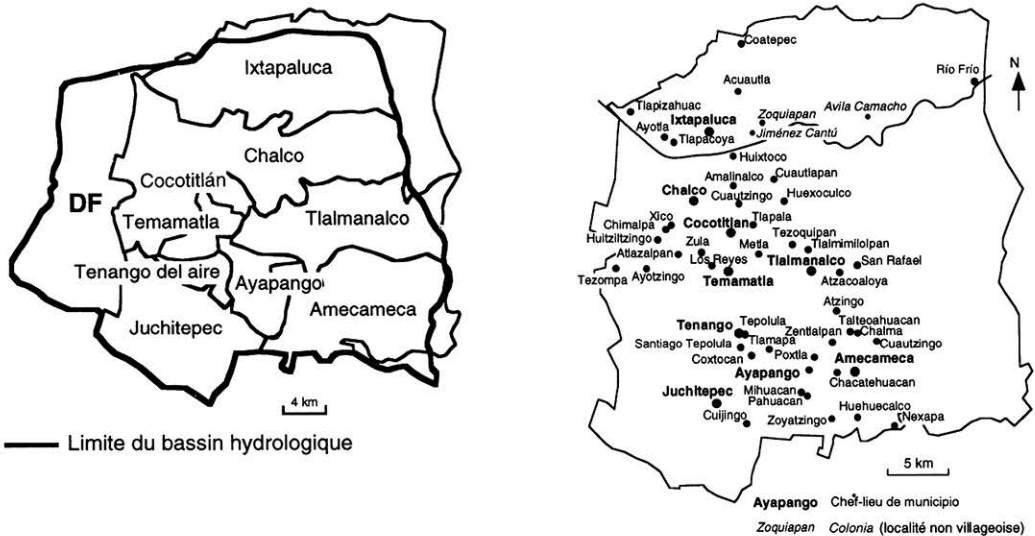


Figure 4 - Municipios et localités.

réguliers ne peuvent suivre qu'avec un retard marqué les progrès de l'urbanisation, sans d'ailleurs jamais pouvoir répondre à toutes les contraintes qu'imposent les formes nouvelles de l'expansion urbaine: ils restent l'apanage d'une urbanisation dense et continue. La multiplication extrêmement rapide des *microbús* depuis 1988 a permis de surmonter ces handicaps. Ce mode de transport tire parti de charges fixes réduites, s'accommode de tous les types de circuit et parvient à desservir les centres les plus isolés et les plus récents. Il suit de près les progrès de l'urbanisation quand il ne les annonce pas et, en tout état de cause, contribue fortement à la construction de nouveaux paysages.

Ces derniers portent la marque d'une urbanisation éclatée, discontinue, qui envahit les campagnes sans les réduire totalement. Le troisième volet de l'étude est circonscrit au bassin de Chalco, aux portes de Mexico en direction de Puebla et de Cuautla (et par là, de Cuernavaca). L'adoption d'un cadre plus restreint permet de retrouver en les nuanciant et en les précisant quelques-uns des traits qui viennent d'être dégagés. Le changement de perspective est en l'occurrence d'autant plus instructif qu'il débouche sur une étude pragmatique des problèmes liés au changement de l'usage du sol, par le biais notamment de l'analyse des stratégies d'acteur.

Le bassin de Chalco-Amecameca: une périphérie liée au modèle métropolitain

Situé sur les limites sud-est du D.F., le bassin (Valle de Chalco) n'a pas connu au cours de la période 1970-1990 la forte croissance qui caractérise l'ensemble des délégations et municipios périphériques de la ZMCM. Cette appréciation qui vaut pour l'ensemble de la région cache en fait des évolutions divergentes. Le nord du bassin, plus urbanisé, s'inscrit pleinement dans le schéma d'expansion des quartiers populaires de Mexico observable depuis les années 50-60. Les populations citadines découragées par l'augmentation des prix du foncier urbain vont chercher de plus en plus loin le moyen d'accéder à la propriété. Elles continuent cependant à entretenir une relation forte avec la ville centre qui apparaît dans l'organisation du système de transport. Le sud du bassin suit une dynamique d'expansion urbaine qui obéit à une logique différente.

L'installation de populations citadines

La croissance démographique du bassin, notable depuis 1930, s'accélère à partir de 1970 et de 1980. Elle est pour l'essentiel due à un apport de popula-

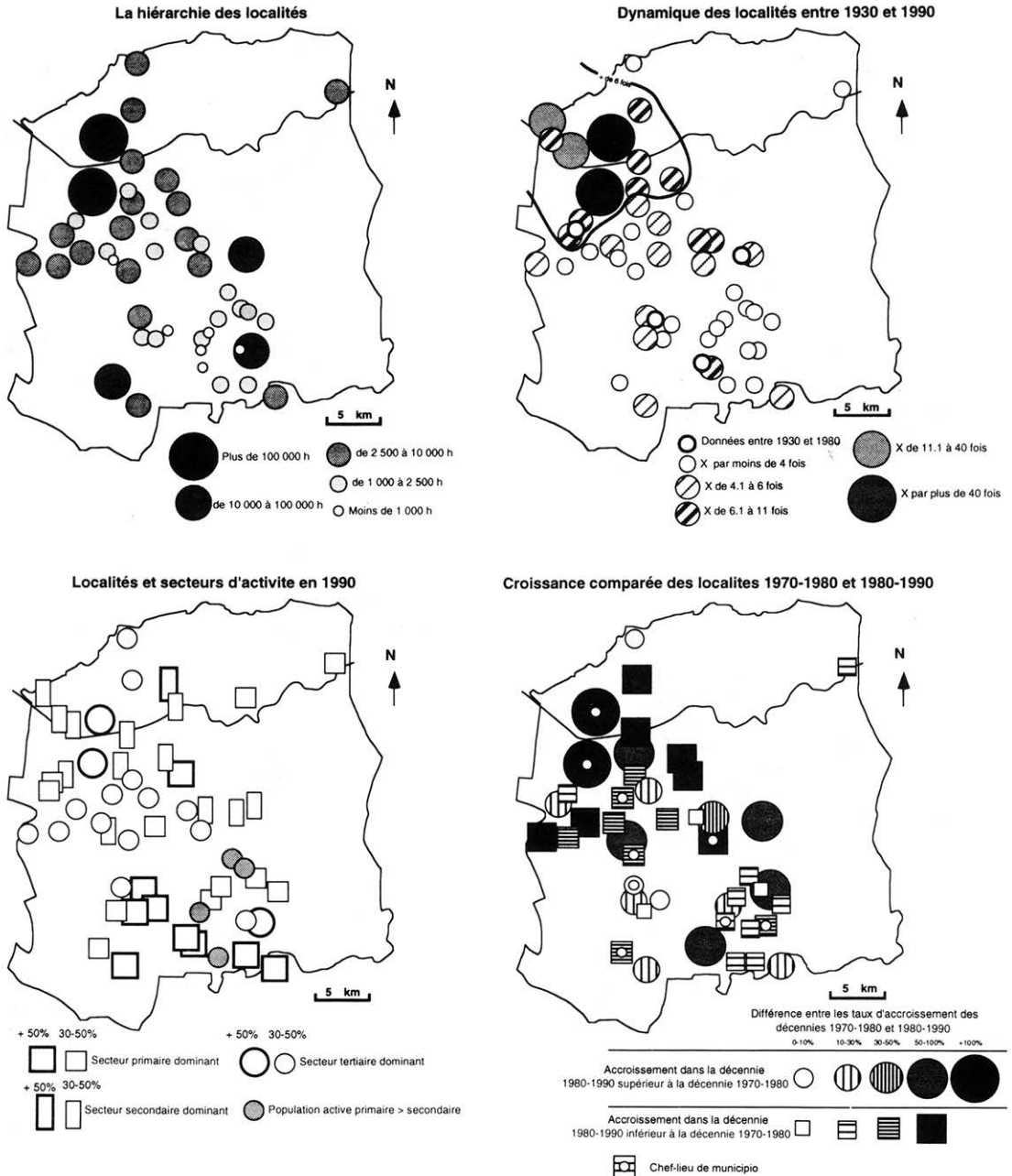


Figure 5 - Dynamique des localités du bassin de Chalco-Amecameca.

tion extérieure. D'après le recensement de 1990, quatre habitants sur 10 sont nés dans une autre entité administrative et près de la moitié des nouveaux résidents viennent du D.F.². Dans la partie nord du bassin, à Chalco et à Ixtapaluca, la population originaire d'un autre État représente près de la moitié de la population totale; plus au sud, leur nombre diminue: 25% à Temamatla, 14% à Ayapango et moins de 10% dans les autres municipios.

L'évolution de la structure de la population active reflète bien cette situation. La population agricole, en diminution depuis 1950 tombe à moins de 10% de la PEA (population économiquement active) totale en 1990. Les activités industrielles, présentes dans la région depuis 1930, emploient à partir des années 50 une part significative des actifs. L'évolution des activités tertiaires est pour sa part directement liée à l'importance de la population et aux progrès de l'urbanisation: le secteur emploie depuis 1980 plus de la moitié des actifs.

À la fin des années 70, une population importante originaire des banlieues orientales du D.F. s'est installée dans le lit de l'ancien lac de Chalco. Les nouveaux arrivants ont envahi des terrains qui ne pouvaient, en droit, faire l'objet d'une transaction marchande et qui n'étaient dotés d'aucun équipement spécifique. Les résidents, avec l'aide tardive et intéressée des pouvoirs publics, ont fait naître des quartiers, puis une ville qui s'étend aujourd'hui sur plus de 2 000 hectares et regroupe près de 500 000 habitants. Le bassin de Chalco a désormais réalisé une jonction avec les "villages" voisins de Chalco et d'Ixtapaluca; l'ensemble forme une banlieue physiquement rattachée au tissu urbain de l'aire métropolitaine. Le reste du bassin offre un panorama fortement contrasté. Il demeure majoritairement rural: en 1989, l'espace loti couvrait moins de 10% du territoire.

Un nœud de communications

L'urbanisation du nord du bassin n'a été possible que dans la mesure où des liaisons pouvaient être entretenues avec les bassins d'emploi du D.F. et du nord de l'aire métropolitaine. Le bassin de Chalco-Amecameca est ainsi relié à la ville-centre par un axe majeur (autoroute Mexico-Puebla) ainsi que par divers axes secondaires (Ixtapaluca-Los Reyes-Zaragoza, Chalco-Tlahuac, Chalco-Misquic-Tecomitl, Chalco-Tezompa-Tecomitl et Juchitepec-Xochimilco).

Le bassin est limité par la Sierra Nevada à l'est et la sierra Chichinautzin à l'ouest, il n'offre donc qu'un passage étroit vers les terres chaudes de l'État de Morelos au sud (route Chalco-Cuautla). Autrefois privilégié³, cet axe est tombé en désuétude avec l'assèchement du lac de Chalco (début du XX^e siècle) et le développement de voies rapides: autoroutes Mexico-Puebla et Mexico-Cuernavaca. La position de carrefour du bassin entre l'axe ouest-est (autoroute Mexico-Puebla) et nord-sud (Chalco-Cuautla) conjuguée aux restrictions imposées au transport de marchandises dans le D.F. et à l'expansion de formes de transport collectif souples redonne une pertinence à cette voie secondaire.

La marque des nouveaux systèmes de transport collectif

Dans l'aire métropolitaine de Mexico, le transport collectif assure l'essentiel des déplacements: 35.2 millions de voyages/personne/jour contre 5.5 millions pour l'automobile; les taxis collectifs (microbús⁴) assurent à eux seuls plus de la moitié des trajets. Les mesures de déréglementation et les contraintes imposées par les nouvelles formes d'expansion urbaine ont entraîné un développement rapide des lignes de taxis collectifs dans les années 80. Ce moyen de transport s'est vite imposé comme le mode d'articulation privilégié entre les terminus des lignes de métro ou de bus et les périphéries urbaines les plus éloignées. La concurrence pour l'établissement des lignes est très forte; des monopoles se forment et cherchent à se renforcer en gagnant la concession des nouveaux quartiers (principal marché). Le développement des lignes de taxis collectifs est ainsi directement lié aux progrès de l'urbanisation et à la construction de nouveaux espaces périphériques.

Les trois modes de transport sont en fait présents dans le bassin: les bus privés, les taxis collectifs (transport privé) et les bus de la Ruta 100 (transport public). Ces derniers assurent les liaisons les plus économiques avec le D.F. (40 centavos contre 2 à 2.5 pesos pour le transport privé⁵), néanmoins les lignes en service sont peu nombreuses et la fréquence de passage reste le plus souvent insuffisante⁶. Bien que les transports privés aient mauvaise réputation –insécurité, inconfort, tarifs élevés et aléatoires, traitement peu cordial des chauffeurs, arrêts trop fréquents pour les taxis collectifs et mauvais état des unités– ce sont les plus utilisés. La taille des véhicules et leur rusticité⁷ leur permettent d'aller partout et d'emprunter les itinéraires les plus osés.

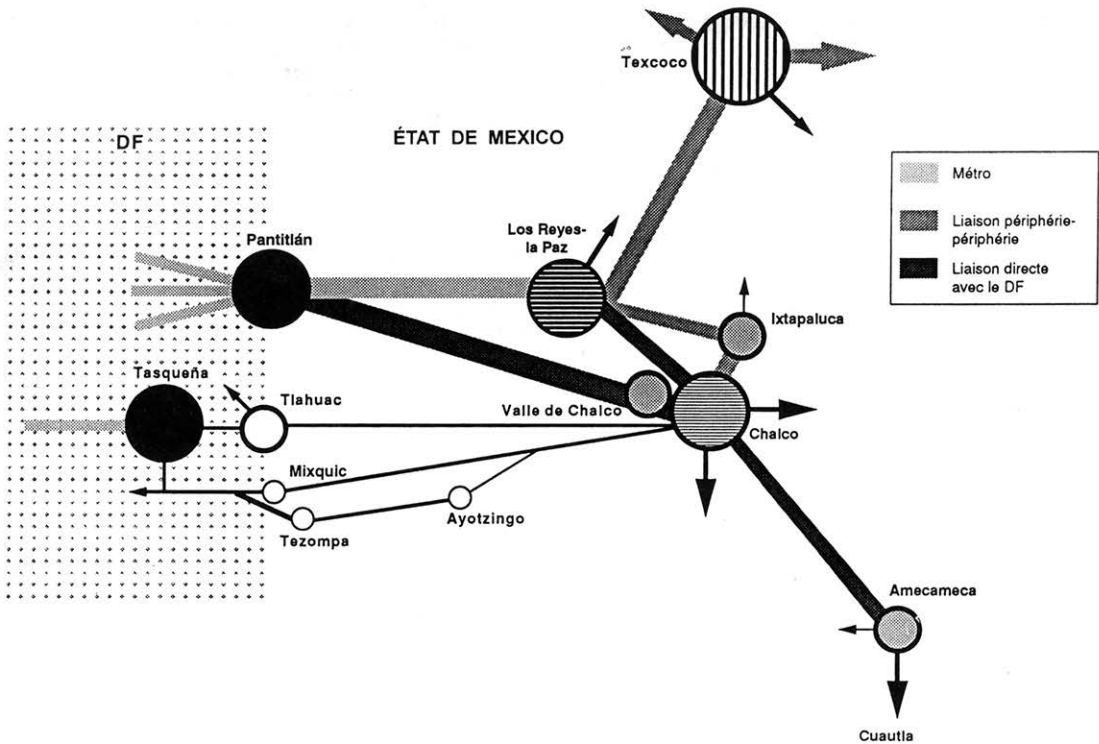


Figure 6 - Organisation spatiale du transport collectif dans le bassin de Chalco-Amecameca.

Un territoire largement structuré par les transports collectifs

Faute de pouvoir disposer d'informations sur les flux, nous nous sommes repliés sur l'étude de l'origine et de la destination des principales lignes de transport collectif afin de comprendre la structure des réseaux de transport⁸. Les liaisons avec le D.F. sont essentielles. Elles dépendent de deux bases principales: Chalco et bassin de Chalco. La majorité des trajets transitent par l'autoroute Mexico-Puebla et aboutissent aux lignes 1 (Observatorio-Pantitlán, D.F.) et A (Pantitlán-Los Reyes/La Paz, État de Mexico) qui desservent l'aile orientale de la métropole. Vers le sud la destination est la station Tasqueña (relation sud/nord-ouest via le centre du D.F.). L'accès au métro permet une redistribution vers toutes les parties du D.F. et les autres périphéries. Les liaisons périphérie-périphérie sont peu développées. Elles existent vers le nord-est (Texcoco)

en passant par la gare routière de Los Reyes/La Paz (emplacement du métro).

À l'échelle du bassin, Chalco est la plaque tournante du système de transport. Elle est à la fois la principale base de départ et d'arrivée des liaisons directes avec le D.F. (par le nord ou le sud), le nœud central pour toutes les lignes qui desservent les localités de l'intérieur du bassin et le lieu de passage obligatoire des lignes qui relient directement le D.F. avec le sud du bassin (Amecameca-Ozumba) et l'État de Morelos (Cuautla).

Cette forme d'organisation souligne à la fois l'importance de la relation centre-périphérie et paradoxalement met en relief une indépendance accrue de la périphérie par rapport au centre. En effet, toute localité est accessible et se trouve reliée directement ou indirectement à la source de travail (redistribution à partir de Chalco); il n'est donc plus nécessaire de demeurer à proximité des stations de métro ou des lignes de bus pour rejoindre le D.F.

D'autres critères l'emportent donc sur la distance dans le choix du lieu de résidence. Le prix du terrain et la possibilité d'accéder à la propriété sont les principaux motifs du déplacement vers la périphérie. À partir de 1985, la recherche de zones moins sensibles aux secousses sismiques et moins polluées alimente également ce mouvement centrifuge. Dans certains cas, l'accessibilité de la ville à partir des localités rurales, offre la possibilité de rester au village (vivre dans la maison familiale ou faire construire sur un terrain agricole cédé par le père). La configuration du système de transport est donc fondamentale pour comprendre les formes de l'urbanisation du bassin.

L'émergence de nouvelles dynamiques périphériques

La dynamique urbaine

Les localités du bassin, concentrées aux abords de l'autoroute et le long de l'axe Chalco-Cuatla, présentent des niveaux de développement urbain différenciés. Une progression entre le nord urbain et le sud rural peut être dégagée. Mais ce schéma qui repose sur le critère distance à la ville-centre connaît quelques altérations instructives.

À l'échelle du bassin, Chalco et Ixtapaluca, auxquels est rattaché le bassin de Chalco, forment le pôle le plus dynamique. Entre 1930 et 1990, la population des deux centres a été multipliée par plus de 40. Ces deux centres, avec respectivement 224 000 et 115 000 habitants dominent aujourd'hui la hiérarchie urbaine du bassin. Au-delà, il est possible de distinguer une première couronne formée par de gros villages (plus de 2 500 habitants) qui ont également connu une croissance notable au cours des 50 dernières années (leur population a au moins sextuplé). Plus au sud, la structure urbaine est moins homogène: trois bourgs (San Rafael, Amecameca et Juchitepec) émergent dans un ensemble de petites localités de moins de 2 500 habitants. Cette partie du bassin reste marquée par une croissance démographique modérée.

Cette différenciation nord-sud se retrouve au niveau de la vocation économique des localités: la population active des centres septentrionaux est plutôt liée aux secteurs secondaire et tertiaire alors qu'elle reste à dominante agricole dans le sud. Les localités industrielles se distribuent le long de la route nationale D.F.-Puebla et près de Talmanalco. Elles corres-

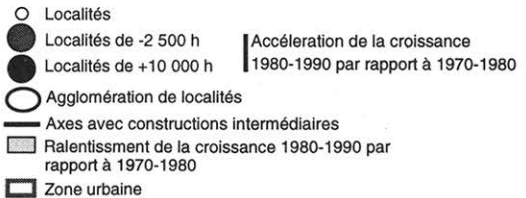
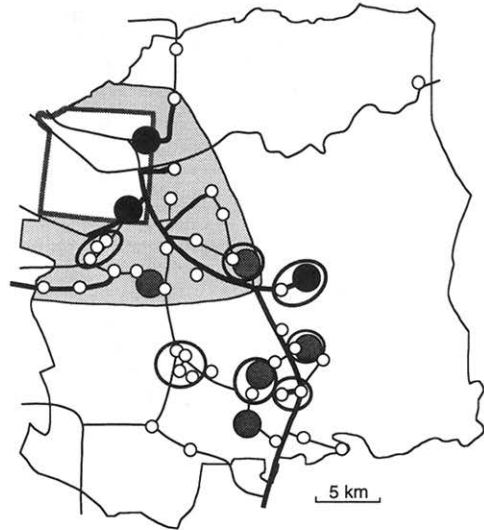


Figure 7 - Modalités de la croissance urbaine.

pondent à des spécialisations anciennes⁹ (industrie du papier et du textile) et au développement dans les années 80 de la production de briques (Jiménez Cantú, Zoquiapan, Amalinalco et Cuautlalpan). Les unités tertiaires sont plus dispersées. Elles concernent les plus gros centres de peuplement (Chalco, Ixtapaluca, Amecameca) et les chefs lieux des municipios (prédominance de la fonction commerciale et/ou administrative), exception faite de Juchitepec. Il est à noter que, dans l'ensemble, les populations villageoises sont de plus en plus tournées vers les activités urbaines. Cependant, plus on s'éloigne vers le sud, moins la transition urbaine est affirmée. La dynamique observable sur les deux dernières décennies remet quelque peu en question cette organisation.

Bien que les données fournies par le recensement de population de 1980 soient peu fiables, la comparaison des périodes 1970-1980 et 1980-1990 reste riche d'enseignements. La seconde période est globalement marquée par un ralentissement de l'accrois-

sement démographique¹⁰, modéré pour ce qui touche les localités voisines du pôle Chalco-Ixtapaluca et beaucoup plus prononcé dans le sud du bassin. Ce constat qui semble confirmer l'opposition entre le nord urbain et le sud rural reste en fait trompeur. Le cas échéant, la progression démographique s'explique en effet autant par le rattachement comptable à des centres importants de localités ou de lotissements isolés (c'est le cas à Chalco, Ixtapaluca et San Rafael)¹¹ que par l'essor de localités modestes (moins de 2 500 habitants) souvent éloignées des principaux axes de communication (Amalinalco, Los Reyes, Chalma, Pahuacan). Cette situation suggère que le critère éloignement du centre –et donc l'organisation radio-concentrique de la diffusion urbaine– soit remis en question. Pour mieux appréhender ce changement, il convient de s'intéresser aux configurations spatiales actuelles de l'expansion urbaine.

L'émergence de nouvelles formes d'expansion urbaine

Jusqu'au seuil des années 80, l'expansion urbaine renvoyait fondamentalement à une avancée progressive conduite depuis le centre le long des axes de communication. La poussée urbaine récente de Chalco et d'Ixtapaluca s'inscrit encore dans ce mou-

vement de continuité urbaine. Plus au sud cependant, le développement de petites agglomérations autour de villages anciens, loin des bras d'urbanisation (axe Chalco-Cuautla et routes secondaires proches de la banlieue métropolitaine) renvoie à une logique de rupture, de discontinuité, dans la progression du tissu urbain; ce mouvement s'inscrit dans un schéma de péri-urbanisation.

La péri-urbanisation se développe dans des espaces encore ruraux et se traduit tout d'abord par la dispersion de l'expansion urbaine dans les localités les plus réceptives (d'où l'importance de la prise en compte des conditions locales: prix du foncier, volonté politique, situation socio-économique du village, réseaux interpersonnels...). L'accessibilité à la zone centre (directe ou indirecte) est de toute façon assurée et devient donc un critère de localisation secondaire. L'existence de modes de transports collectifs souples favorise à la fois les migrations pendulaires des nouveaux résidents mais aussi le maintien sur place des populations autochtones.

L'urbanisation le long des voies de communication est étroitement liée à la proximité du centre. Elle s'intensifie surtout dans la première couronne et favorise la diffusion de l'espace bâti vers les zones intermédiaires. C'est dans cette frange que s'opère le processus de conurbation décrit par Javier Delgado.

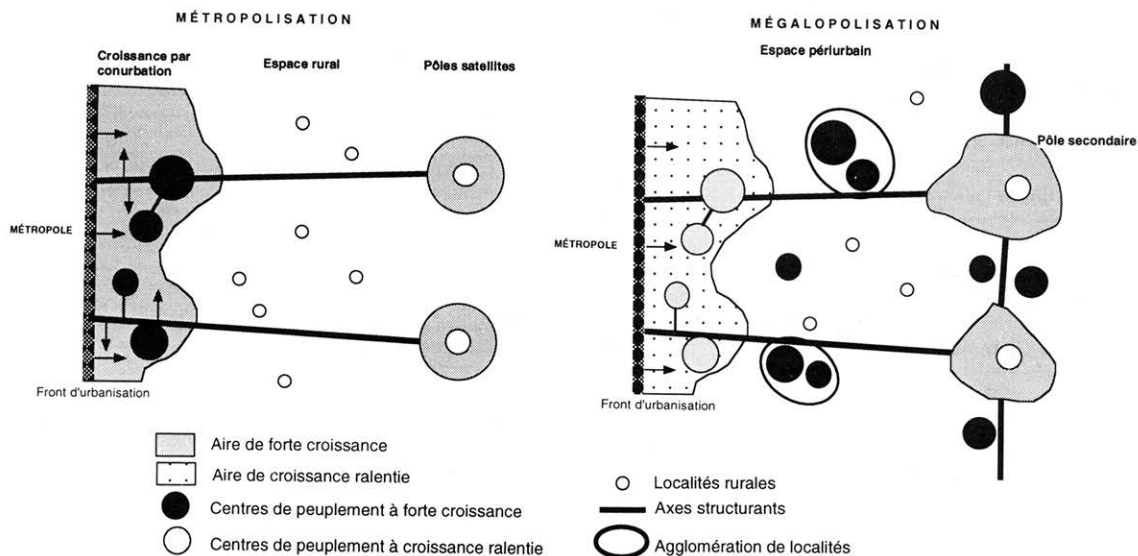


Figure 8 - Métropolisation et mégapolisation.

Des mouvements de croissance centripète et centrifuge se rejoignent, favorisant la jonction entre espaces périurbain et métropolitain et donc l'absorption des localités et des lotissements situés dans les zones intermédiaires. La densification de l'habitat dans ces espaces de transition marque dans le schéma l'avancée du front d'urbanisation.

Le ralentissement de la poussée urbaine et le développement d'une urbanisation éclatée (critère distance-centre moins marqué) remettent en cause cette forme de progression du front d'urbanisation et suscitent une accentuation des discontinuités. Plus difficiles d'accès, les espaces intermédiaires ont toujours constitué l'ultime étape de l'urbanisation. Dans un contexte d'affaiblissement de la pression urbaine, la densification de ces flots risque d'être retardée voire de ne pas se concrétiser. Dès lors, il est difficile d'anticiper les perspectives de développement du bassin sans le resituer dans le cadre de la mégalopolisation.

Le bassin et la mégalopole

Le bassin de Chalco a été jusqu'ici présenté comme une périphérie externe de la ville de Mexico. Il suffit d'observer une carte du réseau routier existant ou de se référer à l'organisation des systèmes de transport collectif pour établir le bien-fondé de cette appréciation: l'accès aux bassins d'activité situés au nord de la ZMCM suppose obligatoirement un transit par le D.F. Une prise de recul tendant à situer le bassin de Chalco dans la Région Centre peut cependant conduire à des conclusions plus nuancées.

En tout état de cause, compte tenu de la proximité de la ville de Mexico, le bassin de Chalco-Amecameca a de fortes chances de passer d'une position de périphérie externe à celle de périphérie interne. Son statut particulier reste cependant durablement lié aux choix définis à l'échelle de la Région Centre. Une liaison routière plus sûre avec les périphéries nord de la ville de Mexico par Los Reyes et Texcoco¹² peut modifier radicalement le tableau en renforçant la position stratégique du bassin au carrefour des routes du nord, de Puebla et de Cuautla-Cuernavaca. Le bassin dans son ensemble serait alors mieux associé à l'essor des centres secondaires de la mégalopole qui dominent aujourd'hui les transformations de la Région Centre. A moins, bien sûr, que la préférence soit accordée à une liaison routière plus septentrionale, établie le long du second front d'expansion urbaine et industrielle. Dans cette perspective, le

bassin de Chalco –au même titre d'ailleurs qu'une part importante des périphéries de la première couronne– aurait beaucoup chances de se trouver marginalisé et condamné à une longue stagnation.*

Notes

- 1 Pour faciliter la lecture de la carte, nous avons choisi de ne pas indiquer les progressions faibles ou négatives. Les municipios de la Région Centre se trouvant dans cette situation sont très largement majoritaires.
- 2 De multiples études traitent du phénomène d'expulsion du centre vers la périphérie et analysent l'origine des nouveaux migrants (thème privilégié des études urbaines à partir des années 60). Dans le cas du bassin de Chalco, il est montré que les populations ont résidé dans différents quartiers de l'aire métropolitaine avant de s'installer dans ce lotissement (Ben Amor et Mathieu, *Trayectorias sociales y acceso a la vivienda en Chalco, Revista Mexicana de Sociología*, 1991).
- 3 La route Chalco-Cuautla, aujourd'hui secondaire, constituait avant l'assèchement du lac une voie d'accès essentielle pour l'approvisionnement de la capitale (de Tenochtitlan à Mexico indépendant). Chalco, ancien port, était alors le point de rupture de charge entre transport terrestre et lagunaire.
- 4 Taxi collectif est le nom générique donné aux véhicules ayant une route fixe mais qui peuvent s'arrêter à tout moment suivant les besoins de l'utilisateur. De propriété privée, les microbús peuvent assurer le transport d'une quarantaine de personnes (20 assises et autant debout).
- 5 Prix de 1993.
- 6 (Note de l'éditeur): La presse mexicaine informe en 1995-1996 des vicissitudes de Ruta 100.
- 7 Une caisse à savon sur un châssis de camion pour les microbús, des quasi-épaves qui ne craignent plus grand chose, pour les véhicules légers et les bus privés...
- 8 La figure est réalisée à partir des données recueillies par Muriel Couturier et des observations personnelles sur le système de transport du bassin.
- 9 Les installations de Tlalmanalco, Tezoquipan et San Rafael sont des réminiscences d'une industrie rurale ancienne (XIX^e siècle). La route de Puebla a longtemps été un axe privilégié entre le port de Veracruz et la capitale, mais cette localisation s'est vue concurrencée, à partir des années 60, par la grande route du nord qui relie le Mexique aux États-Unis.
- 10 Seuls Santiago Tepolula et San Lorenzo Tlalmimilolpan enregistrent une perte de population durant cette décennie. De 1970 à 1980, la population de Tepolula serait passée de près de 700 personnes à 3 914 (population supérieure à Tenango qui est la localité la plus importante du municipio) et redescendue à 1 500 en 1990. Pour Tlalmimilolpan l'évolution serait respectivement pour les années considérées de 802, 6 027 et 1 414. Ces variations aberrantes sont très certainement le résultat de l'incorporation de communes voisines dans le recensement de 1980: San Juan Coxtocan à Tepolula et San Mateo Tezoquipan à Tlalmimilolpan, exclues dans celui de 1990.
- 11 Le bassin de Chalco a été rattaché à Chalco et Ixtapaluca alors que San Juan Atzacualoya a été incorporé à San Rafael.
- 12 Cette liaison a été établie dans le courant des années 70, mais elle reste encore aujourd'hui inachevée et de toutes façons trop étroite et trop dégradée pour remplir son rôle.