



centralités et mobilités
Maison de l'Amérique latine

www.megapole.org
<contact@megapole.org>

217 boulevard Saint-Germain Paris VII
métro Solférino ou Rue du Bac
http://www.mal217.org/agenda/agenda.cfm?id_agenda=2149

Mardi 27 mai 2008 de 9 à 12 heures

dans la série d'activités préparatoires et de suivi de la Journée scientifique PMG du 9 avril 2008

Mégapoles, transports et mobilités. Confrontations

Atelier

Centralités et mobilités à Mexico

- René Coulomb** Professeur chercheur à l'UAM Azcapotzalco de Mexico, membre du comité exécutif de *Metropoli 2025*
- María Emilia Herrasti** Animatrice de *Ciudad y Patrimonio A.C.*, ONG œuvrant pour la promotion de processus participatifs dans les quartiers centraux de México
- Etienne Henry** Directeur de recherche Inrets à l'Ecole des hautes études en sciences sociales EHESS/Cadis
débat modéré par
- Henri Coing** Ancien Professeur de l'Université Paris XII et de l'IESA à Caracas

L'étalement de l'agglomération de Mexico questionne « l'environnement durable » depuis au moins trois décennies et c'est pour y parer que le projet « une ville pour tous », porté par le courant démocratique, a conquis la mairie de cette moitié de la ville globale gouvernée par son District fédéral : qu'en est-il depuis 1997 ? Des processus connus ailleurs affectent celle qui est une des premières villes-monde quand elle atteint aujourd'hui les vingt millions d'habitants. Les mutations économiques sous emprise du tertiaire, la précarité accrue de l'emploi, la recrudescence de l'insécurité et des violences urbaines y vont de pair avec l'intensification d'une logique foncière spéculative qui exclut le plus grand nombre de l'accès aux terrains viabilisés. La ville centre se dépeuple et des segments essentiels sont renvoyés en périphérie, prolongeant une intense polarisation socio-spatiale et recréant des centralités alternatives. Ces dynamiques questionnent les priorités antérieures des investissements publics et privés tournées vers son « centre historique », en matière d'urbanisme, de services urbains et, notamment, de transports. Partant de recherches antérieures et de démarches scientifiques ou promotionnelles en cours, l'atelier se propose d'énoncer les défis qui se présentent pour les mobilités des habitants, dans la ville autant qu'à la recherche d'emplois, de logements, etc. Le débat invitera aussi à explorer les stratégies développées pour améliorer l'accessibilité aux richesses et aux opportunités qu'offre la mégapole mexicaine, en comparaison avec d'autres. Il vise enfin à resserrer des liens de coopération qui ont historiquement conféré à Mexico une place importante dans les relations bilatérales et les échanges culturels, techniques, économiques et commerciaux.



9:00 – 9:30 *Inscription* (documents préparatoires et autres disponibles sous le site interactif www.megapole.org)

9:30 – 10:30 *Conférence par René Coulomb*

Centralités à Mexico et quelques interrogations sur les mobilités

Cela fait déjà longtemps que la majorité des habitants de l'agglomération de Mexico sont exclus de l'accès à la ville « légale », celle qui concentre en son « centre » infrastructures, équipements et opportunités d'emploi. Les formes de production de l'espace habitable, en particulier celles de l'habitat du plus grand nombre, sont un facteur encore actif d'étalement spatial dont les incidences sur les conditions de vie de la population deviennent insupportables. L'expansion est insoutenable au point de remettre en cause – entre autres – les politiques de transports menées ces dernières décennies. En ce sens, la prolifération de modes de transport de basse capacité, polluants et peu sûrs est autant une cause qu'un effet d'une structure urbaine qui n'est plus en état de rendre possible un quelconque « droit à la ville » pour tous. La politique de densification des *delegaciones* centrales du District fédéral, entreprise récemment au nom du développement durable et de la mixité sociale, n'a-t-elle pas eu comme effet pervers de renforcer, d'une part l'étalement urbain dans les communes de l'état de Mexico voisin et, d'autre part, le processus de gentrification de certains quartiers centraux ? Mais alors, comment assurer à chacun la mobilité dont il a besoin, quand la ville apparaît spatialement de plus en plus éclatée et socialement de moins en moins intégrée ?

10:30 – 10:45 *Commentaire par Pia Herrasti*

Les habitants face à la politique de redensification de la ville-centre

La politique de redensification menée entre 2001 et 2006 par le premier maire élu de la ville Mexico est en train d'être revue par son successeur qui doit remédier à plusieurs obstacles rencontrés au cours de la mise en œuvre d'une plateforme démocratique. L'un d'entre eux, et non des moindres, est sans doute la résistance pugnace des habitants de plusieurs quartiers centraux, qui s'élèvent contre le maintien de déficiences urbaines et dénoncent les insuffisances dans la distribution de l'eau potable, les effets de la congestion de la circulation automobile, une insécurité de voisinage accrue, etc. De quoi ces protestations parlent-elles ? D'intérêts particuliers contre l'intérêt général ? Du quartier dressé contre la ville ? Ou plutôt de la frustration d'une exigence citoyenne de démocratisation de la gestion urbaine ? Une lecture des projets des associations de quartiers permet d'apporter des éléments de réponse à ce genre d'interrogations.

10:45 – 11:30 *Commentaire par Etienne Henry*

Interpellations du fond du métro et depuis São Paulo

Inauguré en 1968, le métro de Mexico devait constituer la « colonne vertébrale » et structurer le développement urbain. Avec 200 km de réseau (comparable au parisien), il commence à présenter des problèmes de vieillissement alors que la demande l'a largement dépassée à ses terminaux, dans ses marges et dans sa maille où se glissent des millions de voitures, des milliers de *peseros* et des centaines d'autobus... au point qu'un *Buss Rapid Transit* viendrait innover sa moelle ? Malgré un investissement soutenu, la fréquentation du métro baisse – bien que son tarif reste un des meilleur marché au monde. Ce n'est pas le moindre des paradoxes, qui interpelle autant la logique des investissements que notre entendement des processus de concentration et d'exclusion urbaines. A un rythme moins constant, São Paulo a construit un métro moindre mais plus puissant, selon une optique alternative d'intégration qui prétendait innover l'offre de transport en commun routiers. De taille égale, ces deux mégapoles sont également confrontées au paradoxe d'une mobilité en déclin... Les questions que les présentations de René et de Pia mettent crûment sur le tapis invitent à approfondir la réflexion sur les processus en œuvre dans la ville-monde...

11:30 – 12:00 *Débat avec le public et synthèse, modéré par Henri Coing*