

MOBILITÉ, PAUVRETÉS : LES VILLES INTERROGÉES

MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET ACCÈS À LA VILLE DES MÉNAGES PÉRIURBAINS DANS L'AGGLOMÉRATION DE MEXICO

Une lecture des liens entre pauvreté et mobilité

Catherine Paquette*

Dans de nombreuses métropoles, les périurbains modestes rencontrent d'importantes difficultés pour se déplacer, du fait de leur localisation résidentielle, du manque de moyens de transport collectif ou du coût trop élevé de celui-ci. Leur précarité se trouve de ce fait aggravée. Dans la ville de Mexico, pourtant très étendue, la question du lien entre pauvreté et mobilité se pose différemment. La couverture abondante en matière de transport collectif et le coût modéré de celui-ci permettent aux habitants des périphéries de se déplacer dans la ville. L'existence de ressources locales contribue par ailleurs à limiter leurs trajets pour réaliser un certain nombre d'activités quotidiennes. Ce constat n'est pas sans conséquences pour les politiques publiques en matière de transport collectif.

Mots clés : Mexico, mobilité quotidienne, pauvreté, périurbanisation, transports collectifs.

La question des liens entre pauvreté et mobilité quotidienne occupe une place croissante dans les réflexions concernant les métropoles du Nord. Elle se pose surtout pour les périurbains modestes, qui sont confrontés à d'importants besoins en matière de déplacements (notamment pour accéder à l'emploi) mais rencontrent des contraintes particulières du fait de leur localisation résidentielle, du manque de moyens de transport collectif ou du coût trop élevé de ceux-ci (Coutard, Dupuy, Fol, 2002). Ces difficultés tendent à aggraver les situations de

* Chargée de recherche à l'IRD, UMR PRODIG.

précarité déjà préexistantes et la ville, traditionnellement espace d'intégration, devient alors aussi, pour certains, source de relégation (Orfeuil, 2004 ; Mignot *et alii*, 2001). L'accès à la mobilité est donc de plus en plus considéré comme un droit, au même titre que le logement, l'emploi ou la santé, et il est devenu l'une des composantes importantes des politiques de lutte contre l'exclusion (Mignot, Rosales-Montano, 2006 ; Godard, 2003).

La question des liens entre pauvreté et mobilité est en revanche peu présente quand on s'intéresse aux villes du Sud, exception faite des villes africaines, pour lesquelles elle occupe une place importante. Paradoxalement, c'est sans doute dans le plus urbain des Suds, l'Amérique latine, que la mobilité quotidienne des ménages modestes demeure largement méconnue, malgré un très grand nombre de travaux sur les transports. Elle y revêt pourtant une importance majeure : très étendues, marquées par la pauvreté, ces villes se caractérisent par une périurbanisation nettement populaire.

Cet article propose d'apporter un éclairage sur la question des pratiques spatiales des ménages périurbains de la zone métropolitaine de Mexico (ZMCM), l'une des plus peuplées et des plus étendues au monde, en exploitant notamment les résultats d'une enquête réalisée auprès de résidents de trois quartiers « témoins », au peuplement très contrasté¹. Cette analyse permet de mettre en lumière le rôle du transport collectif dans l'agglomération, de nuancer les liens qui existent *a priori* entre mobilité et pauvreté et de préciser la question des discriminations en matière de déplacements dans la ville.

LES QUARTIERS PÉRIURBAINS OBJETS DE L'ENQUÊTE

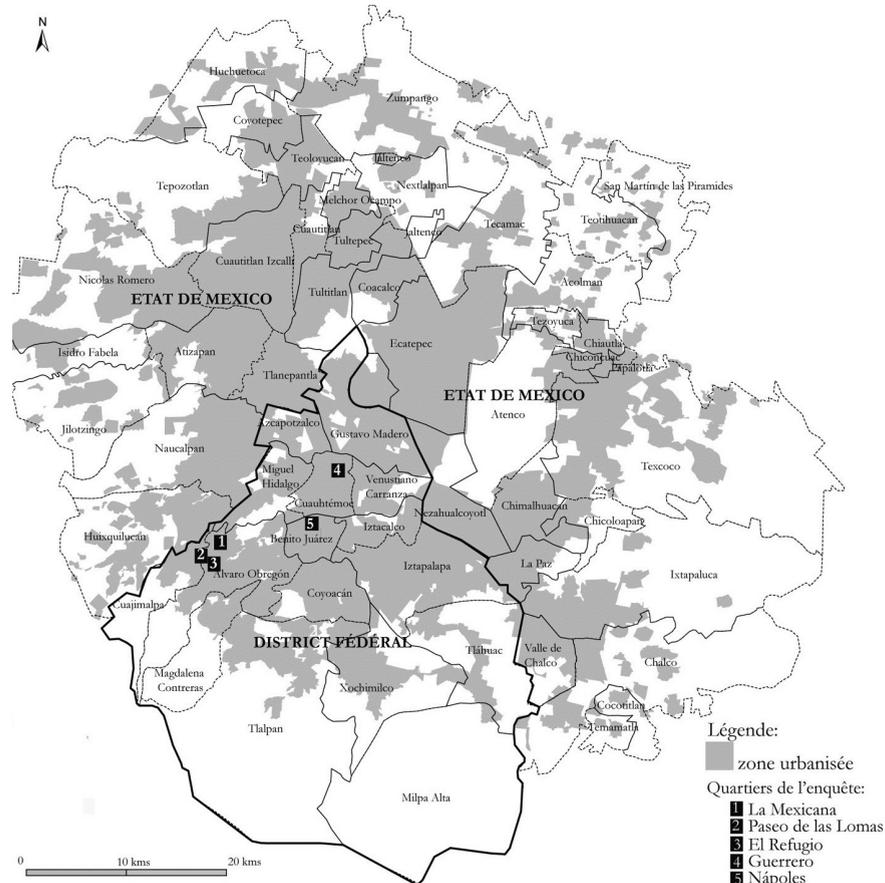
L'enquête pilote utilisée dans cet article a porté au total sur cinq *colonias* (quartiers) du District fédéral (DF) : deux sont situées dans la partie centrale de l'agglomération (Guerrero, un quartier populaire du centre-ville et Nápoles, un secteur habité par la classe moyenne-supérieure) et les trois autres, au type de peuplement également très contrasté, dans la périphérie ouest du District fédéral (carte n° 1) :

La Mexicana est un quartier très populaire d'origine irrégulière (années 1950), très enclavé dans le relief de ravins prononcés qui caractérise cette partie de la ville. Il s'est développé sur une pente assez abrupte, entre l'avenue Vasco de Quiroga, seule pénétrante importante dans cette zone d'urbanisations populaires, et le fond du vallon.

Paseo de las Lomas et *El Refugio* sont situés à faible distance, à vol d'oiseau, du quartier précédent. Il s'agit néanmoins d'un univers périurbain radicalement différent. Ce sont deux urbanisations fermées, composées d'habitat individuel et d'immeubles d'appartements. Elles se trouvent dans le périmètre de *Santa Fe*, le nouveau quartier d'affaires de Mexico, zone d'habitat de grand standing qui est aussi une importante centralité commerciale et de services.

1. Enquête « Mobilité résidentielle et quotidienne dans la ville de Mexico », C. Salazar (Centro de Estudios Demograficos, Urbanos y Ambientales, El Colegio de México) et C. Paquette (IRD), 2006-2007. Enquête pilote sur les pratiques spatiales des habitants de cinq quartiers du District fédéral : 352 questionnaires portant sur la mobilité résidentielle, les déplacements et usages de la ville, les perceptions du quartier de résidence : 109 dans le quartier *la Mexicana*, 47 à *Santa Fe*, 132 dans la *colonia Guerrero* et 64 dans la *colonia Nápoles*. L'enquête a été complétée par dix entretiens approfondis dans chaque quartier, portant sur la mobilité quotidienne.

Figure 1 : Zone métropolitaine de Mexico : division politico-administrative, zone urbanisée actuelle et localisation des quartiers objets de l'enquête



MEXICO : LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE COMME ENJEU MAJEUR, EN PARTICULIER POUR LES HABITANTS LES PLUS MODESTES

La mobilité quotidienne constitue un enjeu majeur dans toutes les grandes métropoles, mais sans doute plus encore à Mexico, en raison des caractéristiques de cette agglomération.

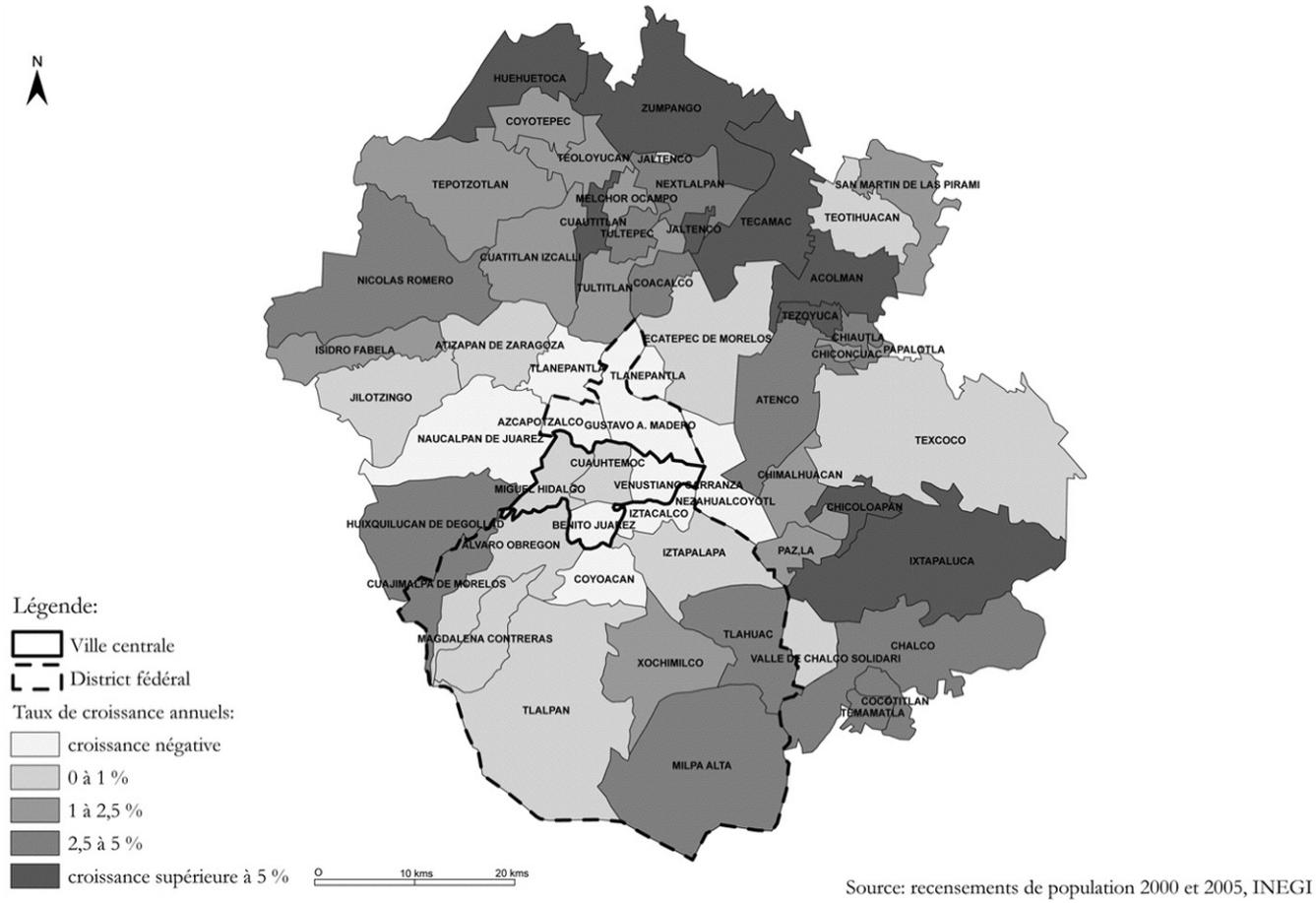
Une zone métropolitaine immense et qui ne cesse de s'étendre

Habitée par un peu plus de vingt millions d'habitants, la zone métropolitaine de Mexico s'étend sur une superficie à peu près continue estimée généralement à 1 500 km², mais l'agglomération est en réalité beaucoup plus vaste, en particulier si on inclut tous les territoires urbanisés situés dans le périmètre officiel établi par la Commission exécutive de coordination métropolitaine². Initialement contenue dans le District fédéral (DF), la ville a connu une croissance spatiale explosive à partir du milieu du XX^e siècle et a commencé à s'étendre très rapidement dans l'État de Mexico, voisin du DF, puis plus tard dans celui d'Hidalgo, situé au nord-est de l'agglomération (Garza, 2000). L'étalement urbain est aujourd'hui encore très soutenu, en particulier en direction du Nord et de l'Est, où d'importantes superficies jusqu'alors rurales sont gagnées par l'urbanisation. Comme dans la plupart des grandes métropoles latino-américaines, cette expansion est aujourd'hui essentiellement liée à une redistribution de la population au sein de l'agglomération (Dureau, 2006) : les communes les plus périphériques connaissent des taux de croissance très élevés, tandis que dans le centre de l'agglomération, une zone de plus en plus étendue voit sa population diminuer (carte n° 2). Cette dynamique urbaine de type centrifuge a des conséquences très importantes en matière de mobilité quotidienne. La ville centrale, formée des quatre délégations du cœur du DF, concentre à elle seule un tiers des emplois formels de la ZMCM, 43 % dans les services³. En l'espace de trente ans, ce secteur a perdu 1,2 millions d'habitants, mais la quantité globale d'emplois a été multipliée par 1,5 et celle dans les services par 2,5 (Salazar, Sobrino, 2006). Une proportion croissante d'habitants se trouverait donc éloignée des principales zones d'emploi et contrainte à des déplacements de plus en plus longs.

2. Jusqu'en 2008, la Zone métropolitaine de la ville de Mexico (ZMCM) comprenait officiellement les 16 délégations du District fédéral, 59 communes dans l'État de Mexico et 1 municipalité dans l'État de Hidalgo, l'ensemble correspondant à une population totale de 19 239 000 habitants et à une superficie de 7 854 km² (SEDESOL/CONAPO/INEGI, 2007). 29 nouvelles communes de l'État de Hidalgo ont été récemment incorporées à ce périmètre.

3. Source : INEGI, recensement économique.

Figure 2 : Taux de croissance annuels de la population entre 2000 et 2006 dans la zone métropolitaine de Mexico



Des périphéries où résident avant tout des ménages à bas niveaux de revenus

Les implications de ce modèle de développement urbain sont d'autant plus fortes que les populations qui résident dans les périphéries sont très majoritairement les plus modestes : celles pour qui la possibilité de se déplacer dans la ville, en particulier pour accéder au travail, revêt une importance décisive et s'avère très coûteuse. À l'exception de certains secteurs de l'Ouest et du Sud-Ouest de la métropole, où coexistent des bas niveaux de revenus et des couches moyennes ou aisées, les périphéries de Mexico, anciennes ou récentes, ont un caractère populaire extrêmement marqué, avec des proportions très élevées de ménages modestes ou très modestes, les marges les plus éloignées apparaissant comme les zones les plus pauvres (Rubalvaca, Schteingart, 2000 ; Duhau, 2003)⁴. Le développement urbain de Mexico est majoritairement le fruit de l'urbanisation irrégulière, les populations à revenus élevés étant demeurées toujours très concentrées dans la ville centrale : en 2000, près de trois quarts des ménages disposant de plus de vingt salaires minimums résidaient dans cet espace. La plus grande partie du tissu urbain actuel provient de ce type de développements informels (Huamán, 2005)⁵. Depuis la seconde moitié des années 1990, et en particulier à partir de 2000, un nouveau mode d'urbanisation a également fait son apparition aux marges de la métropole : les gigantesques lotissements d'habitat social construits par la promotion immobilière privée dans le cadre de la politique du logement du gouvernement fédéral, accessibles aux salariés du secteur formel grâce à des crédits octroyés par les grands organismes publics de logement (Paquette, Yescas, 2009). Quelque 400 000 logements de ce type ont été bâtis entre 1995 et 2005 dans la zone métropolitaine de Mexico, certains lotissements comptant jusqu'à 20 000 unités (Duhau, Jacquin, 2008). Cette production massive de très petits logements individuels destinés à la classe « moyenne-basse » précipite encore plus l'étalement urbain et attire de très nombreuses populations modestes dans des banlieues de plus en plus éloignées. Elle tend à accentuer le caractère déjà nettement populaire des périphéries, même si les revenus des accédants sont supérieurs à ceux des ménages qui acquièrent des parcelles dans des urbanisations irrégulières.

4. Selon le Conseil national de la population (CONAPO) et suivant les données de l'enquête nationale de revenus et dépenses des ménages (ENIGH), 61,3 % de la population de Mexico était considérée comme pauvre en 2000 et 39,3 % comme extrêmement pauvre.

5. Onze millions d'habitants résideraient aujourd'hui dans des quartiers d'origine irrégulière, dont cinq millions encore en situation d'irrégularité (Huamán, 2005).

UNE OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF QUI FAVORISE L'INTÉGRATION À LA VILLE DES PÉRIURBAINS À BAS REVENUS

Dans cette agglomération immense et qui ne cesse de s'étendre, le transport collectif occupe une place très importante, avec 68,5 % des déplacements intra-métropolitains motorisés (INEGI, 2007). Malgré ses très nombreuses déficiences, il constitue un élément tout à fait essentiel pour le fonctionnement de la métropole.

Une offre de transport collectif abondante et diversifiée

Il existe deux types de transport collectif assez contrastés dans la zone métropolitaine de Mexico. Le transport dit « public » (géré par des entreprises publiques) correspond aux systèmes de moyenne et de grande capacité : métro, autobus, trolleybus, *tren ligero*, *Métrobus* et *tren suburbano* constituent au total une offre très importante, même si elle se limite essentiellement à la partie centrale de l'agglomération (District fédéral)⁶. La grande majorité des déplacements en transport collectif (65 %) s'effectuent cependant via le « transport public concédé » : des véhicules de petite et moyenne capacité (petits autobus, minibus et petites fourgonnettes de type *Volkswagen*) qui appartiennent pour la plupart à des micro-entrepreneurs qui possèdent peu d'unités. Ce parc de véhicules est estimé à quelque 1 200 autobus et 28 000 minibus, auxquels il convient d'ajouter les taxis (17 % des déplacements motorisés en 2007), très utilisés à Mexico, y compris dans les secteurs populaires : ils seraient environ 150 000 à circuler dans la ville⁷. Cette offre massive de transport de moyenne et faible capacité, opérée par de petites entreprises privées, existe dans la plupart des métropoles d'Amérique latine, où elle s'est considérablement développée depuis les années 1980, à la suite de la dérégulation généralisée du secteur du transport collectif (Montezuma, 2003). Les difficultés économiques structurelles ont largement contribué à l'essor de cette branche d'activité, qui représente un gisement d'emploi important pour la population mais aussi un marché intéressant pour les opérateurs, dans des métropoles très peuplées. En raison de son apparence artisanale et improvisée, on parle souvent de transport informel : à tort, car ce système est encadré et régulé par les autorités locales, qui octroient la concession des lignes et fixent les tarifs (Figuerola, 2005).

6. Il existe à Mexico onze lignes de métro (un réseau de 200 km) ; une douzième est en construction. Les autobus RTP (Réseau de transport de passagers) circulent sur une centaine de lignes et les trolleybus sur quinze lignes ; la ville compte par ailleurs une ligne de train léger et deux de *Métrobus* : un système de bus de grande capacité qui circule sur une voie réservée. Une ligne de train suburbain de type RER fonctionne depuis 2008.

7. Données de la Direction du transport et de la voirie du DF (Setravi).

Un système de transport public désastreux sur le plan environnemental et urbain, mais efficace sur le plan social

Dans une métropole saturée par les embouteillages et au niveau de pollution atmosphérique très élevé, la prédominance de ce transport de petite et moyenne capacité constitue un problème majeur, d'autant plus qu'elle ne cesse de s'accroître, au détriment du transport urbain de masse (Navarro, 2007). Les véhicules sont dans leur immense majorité en très mauvais état ; les conducteurs font la course aux passagers, ignorent les règles élémentaires de la circulation et s'arrêtent n'importe où, de façon brutale, pour prendre ou déposer des clients. Les problèmes liés à la très forte présence de ce type de transport collectif sont nombreux et se retrouvent dans la plupart des grandes villes du Sud (Godard, 2006) : l'insécurité (routière, ainsi que les vols et les attaques à bord des unités), qui constitue la principale préoccupation des usagers à Mexico⁸ ; la congestion du trafic due au très grand nombre de véhicules de petite capacité qui circulent, à leurs arrêts intempestifs, à leurs files d'attente autour des stations de métro et des grands carrefours ; la responsabilité dans la pollution atmosphérique... La nécessité de moderniser ce type de transport collectif fait d'ailleurs l'objet d'un consensus, même si ce thème mobilise finalement peu l'opinion publique.

Désastreux sur bien des plans, le transport public concédé est néanmoins efficace pour assurer les déplacements de la population : il est partout présent. Son coût de production est faible, grâce au prix peu élevé du carburant⁹, mais aussi parce que le personnel se limite au chauffeur, qui est seul à bord et se charge également de la vente des billets. Ce dernier est également responsable de l'entretien du véhicule. Travailleur informel, il ne bénéficie d'aucune prestation sociale, prend en charge la dépense en carburant et verse une quantité journalière fixe au propriétaire de son véhicule, les recettes encaissées constituant son revenu. Le transport concédé est une activité rentable pour les micro-entrepreneurs du secteur, qui agissent en réalité selon une logique de rente plus qu'économique¹⁰. Dans ce contexte, auquel s'ajoute celui de la crise structurelle de l'emploi formel, on comprend que l'offre soit très réactive à la demande. Celle-ci est importante, en raison du modèle de développement urbain qui prévaut à Mexico et qui consiste à produire toujours plus de nouveaux quartiers en périphérie. L'immense majorité de ces urbanisations sont très vite desservies car elles représentent un marché conséquent. Le transport concédé est aussi très souple et adapté aux

8. La ville de Mexico affiche des records en matière d'insécurité routière, avec une moyenne annuelle de 28,7 décès pour 100 000 habitants liés aux accidents de la circulation (données Setravi).

9. Début 2010, il était de 0,6 dollar le litre, plus faible qu'aux États-Unis et que dans la plupart des pays d'Amérique latine, exception faite du Venezuela. La plupart des autobus de moyenne capacité fonctionnent cependant au gaz, plus économique, dont le prix s'élève à 0,7 dollar le kg (le coût moyen pour une journée de circulation est de 62 dollars).

10. Un propriétaire perçoit chaque année environ 10 000 dollars de bénéfice net par véhicule et peut donc amortir son investissement de départ (achat d'un véhicule d'occasion et du droit d'exploiter une ligne) en deux années (source : élaboration à partir d'entretiens avec des opérateurs, C. Paquette, 2008).

contraintes topographiques : dans le relief accidenté de l'Ouest du DF, dont le quartier *la Mexicana* offre un bon exemple, les véhicules de faible capacité peuvent circuler facilement, à la différence des autobus de plus grande taille, ce qui permet aux résidents d'avoir un accès facile au transport collectif. Le principe des arrêts à la carte est très apprécié des usagers, qui considèrent le plus souvent que le métro est contraignant car il faut marcher pour atteindre la station, alors que le bus s'arrête partout, à la demande.

Les tarifs pratiqués sont enfin un autre élément important à souligner. À Mexico, le ticket de métro, très subventionné, ne coûte que 0,2 dollar l'unité et serait comparativement l'un des moins chers au monde¹¹. Dans le transport collectif concédé, le prix moyen estimé d'un déplacement était, en 2007, de 0,55 dollar à l'intérieur du DF et de 0,85 dollars dans l'État de Mexico (Villareal, 2007a). Il est difficile d'estimer la part des dépenses de transport dans le revenu des ménages, notamment en raison de la sous-estimation fréquente des ressources dans les enquêtes. Selon l'Institut national des statistiques (enquête dépenses et revenus des ménages en 2004), le poste transport représentait respectivement, dans la ville de Mexico, 11,6 %, 13,9 % et 14,6 % des budgets des ménages des déciles de revenus 1, 2 et 3, tandis qu'elle s'élevait à 17 % et plus pour les déciles supérieurs. Les entretiens réalisés dans la *colonia la Mexicana*¹² soulignent quant à eux la grande diversité des situations, les dépenses allant de 5 à 20 % des revenus, dans les cas, rares, où les individus combinent plus de deux modes de transport¹³.

L'omniprésence, la souplesse et le coût finalement modéré du transport collectif expliquent sans doute que le recours à la marche à pied sur des distances qui dépassent l'espace de proximité soit très peu répandu à Mexico, à la différence de ce qu'on peut observer dans la plupart des grandes villes africaines (Godard, 2006) et dans certaines métropoles latino-américaines¹⁴. À Lima, la cherté du transport limiterait fortement les déplacements des habitants pauvres et les conduirait à effectuer de longs déplacements à pied, ainsi qu'à développer des stratégies pour limiter au maximum la dépense, comme ne pas rentrer chez soi tous les jours quand on travaille dans une zone très éloignée de son domicile

11. Alors qu'à Sao Paulo, le salaire minimum local permet d'acheter 172 tickets de métro, on peut en acquérir 570 à Mexico. Preuve de la faiblesse de ce coût, l'augmentation de 50 % intervenue à Mexico au 1^{er} janvier 2010 a été parfaitement acceptée par les usagers.

12. Le terme de *colonia* est employé au Mexique pour désigner le quartier.

13. Le transport collectif apparaît comparativement beaucoup plus onéreux dans les villes africaines qu'à Mexico. Selon des éléments fournis par Godard (2003), le salaire moyen permettait en 2003 d'acheter environ 300 titres de transport dans deux villes africaines de référence. À Mexico, à la même date, on pouvait en acquérir le double, sachant que, par ailleurs, le salaire moyen ne constitue pas une référence pertinente au Mexique : les très bas salaires lui sont supérieurs.

14. Pour des données concernant la marche à pied dans les métropoles d'Amérique latine, voir le rapport *South American Cities : Securing an urban future*, Urban Age Program: http://www.urban-age.net/0_downloads/South_America_Newspaper_English.pdf/. Il n'en existe pas pour Mexico. L'enquête montre que 9 % des actifs de *la Mexicana* se rendent au travail à pied, mais leur emploi se situe à proximité de leur domicile.

(Avellaneda, 2008). La situation apparaît sur ce dernier plan assez différente à Mexico. L'enquête à *la Mexicana* n'a, par exemple, identifié que deux cas de résidence occasionnelle de ce type (sur un total de 109 ménages), liés à des motifs familiaux¹⁵. Le transport et l'accessibilité ne sont pas mentionnés spontanément par les habitants parmi les inconvénients de leur espace de résidence ; interrogés à ce sujet, ils considèrent d'ailleurs, dans leur immense majorité, que l'offre quantitative est satisfaisante, même si les conditions sont très mauvaises¹⁶. Les pratiques spatiales de ces ménages démontrent une mobilité importante dans la ville, largement centrée sur le cœur de l'agglomération ainsi que sa partie ouest. Elles diffèrent peu, en quantité et en fréquence, de celle des habitants de la *colonia Guerrero*, quartier populaire du centre-ville¹⁷. Le taux d'activité des femmes (un peu supérieur à 30 %) est globalement similaire dans ces deux espaces. Les difficultés soulignées par les résidentes de *la Mexicana* en ce qui concerne l'accès à l'emploi sont les problèmes pour faire garder leurs enfants et non pas des limitations en matière de transport ou un coût trop élevé des déplacements.

Malgré ses innombrables déficiences, le transport collectif est l'une des conditions du fonctionnement de la métropole et il constitue un facteur d'inclusion des populations. Selon certains chercheurs, il jouerait même un rôle de vecteur de l'expérience métropolitaine pour les plus modestes qui résident en lointaine périphérie (Duhau, Giglia, 2008). Cette appropriation d'une partie de l'espace urbain permise par le transport est essentielle, car elle contribue à son tour à la construction de compétences en matière de mobilité dont on souligne de plus en plus le rôle dans les processus d'intégration urbaine (Bonerandi, 2004).

L'IMPORTANCE DE L'ESPACE LOCAL POUR LA VIE QUOTIDIENNE : UN FACTEUR QUI CONTRIBUE À LIMITER LES BESOINS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

En matière de mobilité, la vie quotidienne des habitants de Mexico est également facilitée par l'existence, dans l'ensemble de l'agglomération et y compris dans les périphéries, d'un tissu commercial et de services qui contribue

15. L'existence de situations de multi-résidence n'est par ailleurs que très rarement mentionnée dans les recherches portant sur les quartiers populaires périphériques de Mexico.

16. 44,5 % des individus interrogés à *la Mexicana* considèrent que l'accès au transport s'est amélioré depuis qu'ils résident dans la *colonia* ; 28 % qu'il est demeuré inchangé (satisfaisant). Seulement 6,5 % mentionnent la question de l'accessibilité comme l'un des problèmes de leur quartier.

17. Les pourcentages sont quasiment identiques dans les deux quartiers populaires de l'enquête pour la fréquence des visites aux parents et amis (8,5 % des personnes, dans chaque quartier, le font une fois par semaine) et les excursions dans des endroits typiques de la ville (12,5 % des individus à *la Mexicana* le font une fois par mois ; 13,5 % dans le quartier *Guerrero*).

à limiter les déplacements. Il s'agit d'un autre élément très important à prendre en compte dans la relation mobilité-pauvreté dans la capitale mexicaine. Cette présence diffuse du commerce, sous toutes ses formes, n'a pas véritablement d'équivalent dans les autres métropoles latino-américaines, où les ressources en la matière sont au contraire beaucoup plus centralisées et où les déplacements vers le centre de la ville, par exemple, sont inévitables pour satisfaire à de nombreux besoins (Avellaneda, 2008).

De la vente de rue au centre commercial : densité des commerces et des services jusque dans les périphéries

L'une des principales caractéristiques de l'offre en matière de commerces et de services est d'inclure non seulement les formes traditionnelles généralement associées à la ville populaire, comme le petit commerce établi et la vente dite ambulante, mais aussi des manifestations plus nouvelles, comme le supermarché, voire le centre commercial, qui ont connu une croissance explosive à Mexico depuis les années 1990 (Duhau, Giglia, 2007). Le groupe américain *Wal Mart* s'est par exemple déployé dans une grande partie de la métropole, en déclinant ses supermarchés selon une gamme d'enseignes multiples adaptée aux types de peuplement. À l'image de ce qui se produit dans la plupart des quartiers populaires, les pratiques d'achat des résidents de *la Mexicana* se distribuent entre ces différents types d'offres qui existent à proximité immédiate de leur quartier, le long de l'avenue *Vasco de Quiroga* : marché couvert permanent ; postes des ambulants ; petites boutiques qui vont des produits alimentaires aux meubles, en passant par les matériaux de construction, les cyber cafés, les petites salles de sport ; grandes surfaces d'alimentation et d'équipement ; cabinets médicaux et laboratoire d'analyses... Les habitants de *la Mexicana* font un usage intensif de cette offre de proximité pour tous les aspects de leur vie quotidienne, sans exclure aucun type de commerce¹⁸. Les courses qui ne sont pas faites dans cet espace proche du domicile sont réalisées, pour la plupart, à l'occasion des déplacements dans la ville pour se rendre sur le lieu de travail ou d'études, principalement aux points de transfert, comme les stations de métro. Ces « lieux de la mobilité » sont des centralités commerciales importantes dans la ville de Mexico (Monnet, Giglia, Capron, 2007). Les incursions dans le centre-ville ne sont qu'occasionnelles et sont réservées à des achats très spécifiques.

Espace public et centralité : la ville présente jusque dans les quartiers populaires périphériques

La description de la gamme de l'offre commerciale ne saurait toutefois être complète sans les centres commerciaux. Leur présence, certes moins

18. 29 % se rendent par exemple au moins une fois par semaine au supermarché.

généralisée que celle des simples supermarchés, est de plus en plus marquée dans les périphéries populaires, comme le Nord ou l'Est (Paquette, 2007). Leur principale enseigne est un grand magasin ou un simple supermarché, mais on y trouve aussi des galeries marchandes et un espace de restauration rapide. Les ménages modestes fréquentent assidûment ces centres commerciaux populaires (Duhau, Giglia, 2007). Ils constituent des espaces de convivialité très appréciés, complémentaires des petits centres urbains locaux, qui sont aussi, avec leur tissu commercial, un lieu de rencontre et d'interaction qui joue un grand rôle dans la vie quotidienne des résidents des secteurs périphériques. Dans le quartier *la Mexicana*, pourtant géographiquement très enclavé, la présence du transport, des activités commerciales et, finalement, d'une vie locale assez développée explique sans doute que les habitants ne perçoivent pas leur quartier comme un espace de relégation mais au contraire comme « central » et comme « un vrai morceau de ville » où l'on trouve presque tout ce dont on a besoin au quotidien¹⁹.

La pénétration progressive de l'emploi dans les périphéries : un autre élément qui contribue à limiter les très grands déplacements dans la métropole

La présence du commerce et des services dans les quartiers populaires périphériques constitue évidemment une source d'emplois pour les populations. Bien que l'activité économique reste, comme on l'a vu, très concentrée dans la ville centrale, elle s'est notablement diffusée hors de cet espace, y compris par delà les limites du District fédéral. La proportion d'emplois métropolitains situés dans l'État de Mexico est passée de 28 % à 32 % entre 1988 et 2003, soit un pourcentage désormais sensiblement identique à celui des quatre arrondissements centraux du DF. Cette pénétration de l'activité économique dans les banlieues est particulièrement visible quand on examine la proportion d'actifs qui travaillent dans leur commune de résidence. Celle-ci est globalement élevée dans l'ensemble de la métropole (56 %), ce qui est un peu contradictoire avec l'idée d'une prédominance des très grandes mobilités quotidiennes liées au travail à Mexico. Elle l'est également dans les communes périphériques (Villareal, 2007a ; Duhau, 2003)²⁰, ce qui contribue à limiter les déplacements sur de très grandes distances et les « traversées » de la métropole. Dans la *colonia la Mexicana*, pas moins de 15 % des actifs interrogés travaillent au sein

19. Cette perception des habitants quant à la centralité de leur espace de vie a été décrite dans d'autres quartiers populaires, y compris moins consolidés (Duhau, Giglia, 2004).

20. À titre d'exemple, elle est ainsi de 53 % à *Netzahualcóyotl*, 56 % à *Iztapalapa*, 65 % à *Chalco*... La proportion de résidents qui travaillent dans leur commune de résidence ou dans une commune limitrophe peut-être encore plus élevée dans certaines périphéries et atteindre plus de 70 % (Duhau, 2003). Bien sûr, travailler et vivre dans la même municipalité ne signifie pas des trajets forcément courts, en raison de la très grande taille des unités politico-administratives et de la congestion du trafic.

même de leur quartier. Pour les autres, ils se répartissent dans les délégations limitrophes (Benito Juárez, 15 % ; Miguel Hidalgo, 15 %) ou se dirigent vers le centre de la ville (délégation Cuauhtémoc, 12 %). En ce qui concerne la durée de déplacement au travail, elle est inférieure à trente minutes pour 23,5 % des actifs et atteint au maximum une heure pour 56 % d'entre eux. Un peu moins de 6 % mettent une heure trente ou plus pour rejoindre le lieu où ils exercent leur activité.

LES PARADOXES DE LA MOBILITÉ : LES LIMITATIONS INATTENDUES DE CERTAINS MÉNAGES PÉRIURBAINS AISÉS

Paradoxalement, certains ménages périurbains aux revenus élevés rencontrent d'importantes limitations quand il s'agit de se déplacer dans la ville. C'est le cas de ceux qui résident dans des urbanisations exclusives fermées de la périphérie récente de l'Ouest de l'agglomération.

Les deux visages des urbanisations fermées à Mexico

Depuis une vingtaine d'années, de nombreux quartiers fermés et sécurisés sont apparus à Mexico, comme dans la plupart des métropoles latino-américaines (Capron, 2006). Très prisés des ménages à revenus élevés mais aussi des classes moyennes, beaucoup de travaux de recherche leur ont été consacrés. Les quartiers fermés revêtent toutefois à Mexico un second visage, radicalement différent du précédent car destiné à un tout autre type de population : les gigantesques ensembles d'habitat d'intérêt social édifiés aux marges de la ville, évoqués précédemment comme l'un des moteurs actuels de l'étalement urbain. Ces deux types d'urbanisation se localisant essentiellement en périphérie, l'accès à la mobilité pour leurs habitants est une question qui se pose pleinement. *A priori*, les résidents aisés des quartiers fermés exclusifs ont tout du profil du citoyen hyper-mobile qui se déplace aisément dans la métropole. Ce n'est en revanche pas le cas des habitants des lotissements d'habitat social, relégués en lointaine périphérie dans des espaces urbains récents aux caractéristiques bien différentes de celles de leurs quartiers d'origine, où la présence de ressources locales jouait un rôle majeur pour limiter leurs déplacements. La réalité est cependant beaucoup moins simpliste.

Les quartiers d'habitat social récents : une exclusion partielle de la ville

Ces quartiers immenses constituent un type d'urbanisation radicalement différent de ce qui existait jusqu'alors dans la plupart des périphéries populaires de la ville, puisqu'il s'agit de très vastes ensembles de logements terminés, qui surgissent en quelques mois dans des zones encore semi-rurales, où il n'existe en général que des noyaux urbains de taille très réduite (Vega, 2003). Même si

les promoteurs y construisent parfois certains équipements, comme des terrains de sports, un petit hôpital et même un centre commercial (Duhau, Jacquin, 2008), dans la plupart des cas, la dotation en la matière est réduite au strict minimum. En absence de tissu urbain permettant de disposer des ressources indispensables au bon déroulement de la vie quotidienne, les acteurs locaux s'organisent cependant rapidement. On l'a vu avec le transport : le transport de petite et de moyenne capacité fait immédiatement son apparition et les résidents ont donc très vite la possibilité de se déplacer²¹. En matière de commerces et de services, ce sont les habitants eux-mêmes qui créent une offre de proximité destinée aux populations du quartier, adaptant leurs logements pour y ouvrir de petits locaux commerciaux qui leur permettront de disposer de quelques revenus. Les petites échoppes se multiplient (vente d'aliments, petits restaurants, photocopies, dentistes, etc.) et avec cette activité économique, c'est toute une vie sociale qui s'organise (Jacquin, 2007). On est certes bien loin d'atteindre la densité, dans ce domaine, des quartiers populaires issus de l'auto-construction, mais les résidents reproduisent ici un mode de production de l'urbain qu'ils ont souvent expérimenté dans leurs *colonias* d'origine, tant en matière d'extension des logements que sur le plan de la « fabrication » de la ville (Duhau, Jacquin, 2008).

Les urbanisations fermées exclusives : la mobilité contrariée des résidents, protégés, mais « privés de ville »

Dans les deux quartiers *Paseo de las Lomas* et *El Refugio*, les résidents insistent beaucoup sur les difficultés qu'ils rencontrent pour se déplacer dans la ville, ce qui est pour eux une nécessité car leurs espaces de proximité immédiats, comme ceux de la plupart des quartiers fermés, ne comptent aucun commerce (pas même la possibilité d'acheter un produit de base qui ferait défaut pour la cuisine du jour). Bien qu'ils résident dans le périmètre d'une très grande centralité urbaine, commerciale et de services, ils sont contraints d'utiliser leur voiture pour s'y rendre. *Santa Fe* est en effet un quartier conçu selon les principes d'un urbanisme de la voiture individuelle : quasiment rien ne peut être fait à pied et la notion d'espace public n'y a guère de sens. Curieusement, ce grand projet urbain a été planifié sans qu'on prenne véritablement en compte son accessibilité. Il s'agit sans doute aujourd'hui de l'un des secteurs de la ville où la circulation automobile est le plus problématique. Les résidents n'utilisent pas le transport collectif, qui est à Mexico très associé aux couches populaires

21. La mobilité des habitants de ces quartiers n'a pas été étudiée en tant que telle jusqu'à présent. Même s'il existe une offre de transport, le coût des déplacements est à l'évidence élevé pour les ménages, qui doivent déjà faire face aux échéances mensuelles de l'emprunt qu'ils ont contracté pour acquérir leur logement. Dans ces urbanisations totalement fermées, se pose en tout cas le problème de l'accès à l'entrée principale, où se trouve le transport collectif, qui n'est pas autorisé à pénétrer dans le lotissement. Le recours à la marche à pied sur d'assez grandes distances (compte-tenu de la taille de ces urbanisations) est ici inévitable. Dans le contexte de la forte concurrence sur ce marché du logement social, pour attirer plus d'acheteurs, certains promoteurs immobiliers prévoient désormais des services d'autobus internes, ainsi que la mise à disposition de bicyclettes.

et constitue par conséquent un puissant marqueur social ; faute de demande, la présence de celui-ci est très rare dans cette partie de la métropole, hormis dans la zone du centre commercial ; beaucoup d'entreprises ont d'ailleurs dû mettre en place un service de ramassage pour leur petit personnel. Les femmes au foyer, en particulier, évoquent un sentiment d'assignation à résidence. Paradoxalement, alors que 59 % des ménages interrogés à *Paseo de las Lomas* et *El Refugio* se disent satisfaits ou très satisfaits de leur lieu de résidence, ils sont 56 % à penser à le quitter dans un futur plus ou moins proche. 38,5 % mentionnent les conditions d'accessibilité et le trafic comme l'inconvénient principal du secteur où ils vivent et 44 % pensent que, sur ce plan, la situation s'est détériorée ou qu'elle est demeurée inchangée (aussi mauvaise qu'avant). Les temps de transport pour se rendre sur le lieu de travail sont importants, même si on travaille majoritairement à proximité : ils dépassent trente minutes pour 57 % des personnes interrogées. Dans ce contexte, les résidents mettent en œuvre diverses stratégies pour vivre avec les contraintes que représentent les déplacements, en particulier aux heures de pointe. Beaucoup optent pour partir travailler très tôt et rentrer tard. On fait largement appel aux livraisons et aux services à domicile, qui vont du blanchisseur au toiletteur pour chien, en passant par le supermarché. La mobilité « par procuration » est également très répandue, principalement le recours au chauffeur pour effectuer diverses courses ou démarches dans la ville. Pour ces habitants, la notion d'espace de proximité n'a guère de sens et la sociabilité se joue avant tout en dehors du quartier, dans des lieux qui ne sont pas contigus et qui sont situés, pour la plupart, dans l'Ouest et le Sud-Ouest de la ville (écoles privées, clubs de sport et de loisirs, centres commerciaux). Alors que les ménages possèdent pour la plupart plusieurs automobiles, leur mobilité au sein de la ville, hors déplacements au travail, est en fin de compte assez limitée²² ; elle est comparativement moins importante, en nombre de trajets hebdomadaires, que celle des habitants du quartier *la Mexicana*. En revanche, ils se déplacent beaucoup durant le week-end, notamment pour rejoindre des résidences secondaires ou des hôtels à l'extérieur du DF. Si la congestion du trafic, désormais quasiment permanente autour de *Santa Fe*, explique en partie que les résidents de ce secteur évitent de se déplacer, la peur de la ville et de ses risques, d'ailleurs largement à l'origine du choix de vivre dans ce lieu, constitue aussi un élément d'explication. Les entretiens réalisés dans ces deux quartiers montrent que les individus ont une connaissance de la ville très réduite et fragmentaire, qui se limite le plus souvent à certains circuits fréquentés et aux grands axes de circulation. Leurs compétences en matière de mobilité sont en réalité assez faibles, particulièrement en regard de leur capacité théorique à « bouger » au sein de la métropole (ressources importantes et possession de moyens de déplacement individuels).

22. 41 % des personnes ne rendent visite à des membres de leur famille qu'une fois par mois (ou moins). Ce pourcentage s'élève à 47 % lorsqu'il s'agit de visites aux amis.

Ils ont finalement un mode de vie assez différent de celui des résidents de la *colonia Nápoles*, le second quartier de l'enquête habité par des ménages de classe moyenne ou aisés, mais situé dans la partie centrale de l'agglomération. Ces derniers font un usage intense de la ville, depuis leur voisinage jusqu'à des secteurs assez éloignés, principalement situés dans le Sud-Ouest du DF. Ils font appel à une gamme de ressources urbaines très variée, de l'espace public traditionnel (les parcs de leur quartier, les quartiers *Roma* et *Condesa*, très prisés pour leurs restaurants) à celui des centres commerciaux, du petit commerce de rue au supermarché et au centre commercial.

CONCLUSION

L'accès à la mobilité ne constitue pas à Mexico un facteur d'exclusion ni d'aggravation de la pauvreté : il apparaît au contraire comme un élément qui garantit l'intégration à la métropole des populations périurbaines modestes. La couverture abondante en matière de transport collectif et le coût accessible de celui-ci permettent à ces citoyens de circuler dans la ville, moyennant, certes, des trajets longs, pénibles et risqués en matière de sécurité personnelle. L'existence de ressources locales contribue par ailleurs à limiter leurs besoins en matière de déplacements pour réaliser un certain nombre d'activités quotidiennes. À l'heure où l'on valorise de plus en plus la mobilité (Rémy, 1996) et où, inversement, les formes de sédentarité ont tendance à être interprétées comme des indices de relégation, voire de pauvreté, le centrage sur les espaces locaux des périurbains modestes de Mexico ne doit pas être lu comme une assignation à résidence, mais au contraire comme une forme d'ancrage qui permet le bon déroulement de la vie quotidienne, ainsi que le fonctionnement de la métropole. Paradoxalement, certains ménages aisés qui vivent dans des quartiers périphériques fermés rencontrent d'importantes limitations quand il s'agit de se déplacer dans la ville. Il n'est donc pas possible de définir ni d'identifier des situations de pauvreté et d'exclusion à partir de l'accès à la mobilité en tant que tel, et en particulier sur la base des contraintes rencontrées en la matière.

Constater le rôle que joue le transport collectif pour l'intégration des ménages périurbains modestes ne signifie pas pour autant faire l'apologie du système existant : ses déficiences sont beaucoup trop nombreuses et il va totalement à l'encontre des objectifs de développement durable désormais clairement affichés par les autorités. L'introduction d'options de type BRT, comme le *Métrobus* mis récemment en circulation à Mexico, apparaît comme une option véritablement intéressante, mais ne peut apporter qu'une réponse partielle à la problématique complexe du transport. La mise en place de ce type de solution doit s'accompagner d'une mutation en profondeur du transport public concédé, celui qui assure aujourd'hui la majorité des déplacements des habitants de la ville et qui doit évoluer vers un service public

de qualité. Au vu du rôle que joue ce secteur pour les populations à bas revenus, une telle transformation doit être guidée par deux principes : maintenir le niveau de l'offre et limiter les hausses de tarif. L'existence d'autorités régulatrices du transport bien consolidées constitue à Mexico un atout. La tâche est cependant complexe : comme le montre l'expérience récente de Rio de Janeiro²³, on ne peut pas, sous peine de risquer d'immobiliser des milliers d'habitants, se borner à appliquer du jour au lendemain des normes plus strictes (déjà existantes ou nouvelles) au transport « artisanal » et retirer de la circulation les unités qui ne sont pas conformes. Un travail de fond, de longue haleine, fondé sur la négociation, doit être conduit avec les opérateurs du transport concédé, l'enjeu principal étant d'aider à faire émerger de véritables entreprises de transport animées par une logique économique et non pas de rente. Une hausse des tarifs, même modérée et progressive, reste inévitable et c'est sans doute du côté de la planification urbaine qu'une solution durable, et à plus long terme, doit donc être mise en œuvre. La réforme du secteur transport implique inévitablement une remise en cause profonde des modèles de développement urbain adoptés jusqu'à présent, et particulièrement de celui qui prévaut depuis le début des années 2000, avec la construction de gigantesques lotissements d'habitat social dans des périphéries toujours plus lointaines, évoquée précédemment. Seulement possible, on l'aura compris, parce qu'il existe une offre de transport très réactive à la demande, l'étalement urbain qui en résulte rend ce secteur du transport collectif concédé toujours plus indispensable et complexe à réorganiser : les besoins en mobilité des nouveaux résidents sont très importants et leurs revenus sont déjà considérablement grevés par les emprunts qu'ils ont contracté pour accéder à la propriété ; dans ce contexte, une augmentation du coût du transport pour ces ménages est tout simplement intenable. Mettre un frein à ce type d'urbanisation (totalement formelle, donc *a priori* contrôlable), œuvrer à la consolidation et à la densification de ces banlieues, y favoriser l'implantation d'activités économiques sont autant de tâches qu'il est nécessaire d'engager parallèlement à un ensemble de mesures concernant plus spécifiquement le transport.

BIBLIOGRAPHIE

- Avellaneda P., 2008, « Movilidad Cotidiana, Pobreza y Exclusión Social en la Ciudad de Lima », *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, vol. 28, n° 2, pp. 9-35.
- flux et transports, <http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient.htm>.
- Capron G. (dir), 2006, *Quand la ville se ferme, quartiers résidentiels sécurisés*, Rosny-sous-Bois, éditions Bréal, 288 p.
- Bonerandi E., 2004, « De la mobilité en géographie », *Géoconfluences*, dossier Mobilités,
- Coutard O, Dupuy G, Fol S., 2002, « La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépen-

23. Voir « La longue marche des cariocas », *Le Monde*, 10 octobre 2009.

- dance automobile ? », *Espaces et Sociétés*, n° 108-109, pp. 155-175.
- Duhau E., 2003, « División Social del Espacio Metropolitano y Movilidad Residencial », *Papeles de Población*, n°36, pp. 161-210.
- Duhau E., Giglia A., 2008, *Las Reglas del Desorden: Habitar la Metrópoli*, Mexico, éditions Siglo Veintiuno/UAM Azcapotzalco, 437 p.
- Duhau E., Giglia A., 2007, « Globalización e Informalidad en la Ciudad de México. Prácticas de Consumo y Movilidad », *Trace* n° 51, Mexique, pp. 28-43.
- Duhau E., Giglia A., 2004, « Espacio Público y Nuevas Centralidades, Dimensión Local y Urbanidad en las Colonias Populares de la Ciudad de México », *Papeles de Población*, n° 41, Mexique, pp. 167-194.
- Duhau E., Jacquin C., 2008, « Les ensembles de logement géants de Mexico », *Autrepart*, n° 48, pp. 169-186.
- Dureau F., 2006, « Habiter la ville : stratégies et mobilités résidentielles » in Dureau F., Gouëset V., Mesclier E., *Géographies de l'Amérique latine*, Rennes, PUR (Coll. « Espace et territoires »), pp. 263-292.
- Figueroa O., 2005, « Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina », *EURE*, n° 94, vol. 31, Chili, pp. 41-53.
- Garza G., 2000, « Ambitos de Expansión Territorial » in Garza G. (dir.), *La Ciudad de México en el Fin del Segundo Milenio*, Mexico, El Colegio de México, pp. 237-246.
- Godard X, 2006, « Les transports urbains et l'environnement dans les villes du Sud » in Dorrier-Apprill E., *Ville et Environnement*, Paris, SEDES, pp. 169-196.
- Godard X, 2003, « Synthèse introductive à l'atelier transport et mobilité urbaine », Actes de l'atelier Transport et mobilité urbaine, Codatu-Sitrass, sommet Africités 2003, Yaounde, Cameroun, http://www.codatu.org/francais/publications/actes/seminaires/cr_afriticés_03.pdf
- Huamán E, 2005, « Políticas de la Acción Gubernamental en la Regularización Territorial de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México ; 1970-2002 », Communication au cinquième colloque sur le foncier urbain, Mexico DF, UNAM/Lincoln Institute of Land Policy, 22 p.
- INEGI /SETRAVI, 2007, *Encuesta de Origen Destino de los Viajes de Residentes del Área Metropolitana de la Ciudad de México*.
- Jacquin C, 2007, « El Conjunto Habitacional Las Américas, un Laboratorio para la Edificación de una Micro Sociedad », *Alteridades*, vol. 17, n° 34, pp. 57-73.
- Monnet J., Giglia A., Capron G., 2007, « Ambulantage et services à la mobilité : les carrefours commerciaux à Mexico », *CyberGéo*, n° 371, <http://www.cybergeoe.eu/index5574.html>
- Montezuma R., 2003, « Ciudad y Transporte. La Movilidad Urbana » in Balbo M., Jordán R., Simioni D., *La Ciudad Inclusiva*, Santiago du Chili, Cahiers de la CEPAL, n° 88, pp. 175-191.
- Mignot D., Rosales-Montano S., 2006, *Vers un droit à la mobilité pour tous : inégalités, territoires et vie quotidienne*, Paris, La Documentation française (coll. « PUCA »), 97 p.
- Mignot D., Rosales-Montano S., Harzo C., Clerget M.-P., Cholez C., Cusset J.-M., Diaz Olvera L., Deguilhem Y., Lainez V., Paulo C., Pelot V., 2001, *Mobilité et grande pauvreté, Rapport de recherche PREDIT-PUCA*, Paris, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques du Ministère des transports, 224 p.
- Navarro B., 2007, « Los Escenarios Críticos del Transporte de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México », Communication au V^e Congrès de latino-américanistes, CEISAL, Bruxelles, 11-14 avril 2007.
- Orfeuill J.-P., 2004, *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Paris, Editions de l'Aube, 181 p.
- Paquette C., 2007, « Comercio y Planificación Urbana. Las Nuevas Grandes Centralidades

- Comerciales en los Planes de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México », *Trace*, n° 51, Mexique, pp. 44-55.
- Paquette C., Yescas M., 2009, « Producción Masiva de Vivienda en Ciudad de México: dos Políticas en Debate », *Centro H* (revue de l'Organisation latino-américaine et des Caraïbes des centres historiques, Équateur), pp. 15-26.
- Rémy J., 1996, « Mobilités et ancrage : vers une autre définition de la ville » in Hirschorn M., Berthelot J.-P. (dir.), *Mobilités et ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan, pp. 135-153.
- Rubalvaca R.M., Scheingart M., 2000, « Segregación Socio Espacial », pp. 287-296, in Garza G. (dir.), *La Ciudad de México en el Fin del Segundo Milenio*, Mexico, El Colegio de México.
- SEDESOL-CONAPO-INEGI, 2007, *Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México 2005*, Mexico, 183 pages.
- Salazar C, Sobrino J., 2006, « El Área Central de la Ciudad de México : ¿Espacio de Oportunidad Laboral para la Metrópoli ? », Communication au séminaire international *Réinvestir le « centre » : politiques de requalification, transformations urbaines et pratiques citadines dans les quartiers centraux des grandes villes d'Amérique latine*, Paris, 6-8 juin, IRD/CREDAL-CNRS.
- Vega A. L., 2003, « Urbanización explosiva de la periferia », *Ciudades*, n° 57, pp. 57-61.
- Villareal D., 2007a, *Étalement urbain et localisation des activités économiques dans la zone métropolitaine de la ville de Mexico, 1994-2004*, Communication au XIII^e colloque de l'association française de science régionale de langue française (ASRLDF), Grenoble/Chambéry, 11-13 juillet 2007.
- Villareal D., 2007b, « Concentración del empleo y movilidad de la población trabajadora en la Ciudad de México, 2000-2005 » in Diana Villareal et Dominique Mignot (dir.), *Metrópolización, concentración económica y desigualdades espaciales en México y Francia*, Mexico, UAM Xochimilco, pp. 75-104.