

# Le métro de Mexico entre les Aztèques et l'an 2000

Michel JOSSELIN\*

1985

*Quatre-vingt millions d'habitants, d'immenses étendues au nord, une végétation tropicale au sud, tout cela sur un territoire grand comme quatre fois la France, avec des difficultés à la mesure de ces dimensions... définir le Mexique est une tâche ardue. Peut-être vaudrait-il mieux parler des Mexiques, qui se côtoient sans toujours se rencontrer.*

*Tête de proie de l'Amérique Latine, tourné vers le géant nord-américain, ce pays a figuré voici quelques mois au premier plan d'une activité dramatique. Mexico, avec ses problèmes et sa démesure, est déjà l'un des «points lourds» de la planète : gigantisme (plus de trente millions d'habitants dans l'agglomération de l'an 2000), et pollution, développement urbain anarchique et difficilement contrôlable, aboutissement d'un exode rural massif vers un Eldorado, qui ne se révèle en fait que la version citadine de la pauvreté, tout cela est bien présent à nous tous.*

*Ce reportage, réalisé en août 1985, se veut, plus qu'une monographie, l'image d'un «transport des autres», avec les difficultés que nous connaissons aussi en Europe, mais poussées ici à leur point-limite.*

**M**exico est bien antérieure à son développement exponentiel, qui a débuté voici quarante ans. Fondée en 1325 par les Aztèques, Tenochtitlan (c'était son nom) était une métropole gandiose qui impressionna vivement Cortez et ses troupes. Ce qui n'empêcha pas le Conquistador de raser la ville pour fonder une capitale sur les ruines de l'ancienne. L'époque coloniale se traduit par la percée de larges avenues, dont le Paseo de la Reforma reste le plus brillant exemple. La première automobile apparaît en 1898, suivie de près par les tramways électriques puis les autobus (1460 sur 29 lignes en 1922).

Ces différents modes de transport vont modeler la voirie : avenues, boulevards, rocade, qui sont rapidement saturés. A la fin des années soixante, devant l'asphyxie imminente qui menace les transports de surface, la décision est prise de créer un métro, seul moyen d'apporter la bouffée d'oxygène dont la ville a tant besoin, au propre comme au figuré.

\* Michel JOSSELIN a effectué un stage à l'UTP au printemps 1985.

*Le métro de Mexico en site propre axial dans l'agglomération. On notera l'absence totale de stationnement le long de cet axe routier pourtant situé dans un quartier fortement peuplé.*

## Le métro dans la cité lacustre

Mexico est ainsi la trentaquatrième ville du monde à se doter d'un métro, solution adoptée en 1967. En collaboration avec la Sofrétu (Société française d'études et de réalisations des transports urbains), filiale de la RATP, les responsables du district fédéral de Mexico décident l'ouverture d'une première tranche de travaux portant sur trois lignes d'une longueur totale de quarante km, avec un délai de quarante mois entre la conception et la mise en service.

La construction n'a pas été sans poser de nombreux problèmes techniques, Mexico étant située à la fois sur une ancienne cité lacustre et dans une zone sujette à des séismes. L'organisation et la réalisation du projet, puis la direction et la gestion du métro furent confiées à un organisme paragouvernemental créé à cet effet sous le nom de «Sistema de Transporte Collectivo» (STC), assisté de la société «Ingneria de Sistema de Transporte Metropolitano» (ISTME), filiale du puissant groupe mexicain ICA.



francoral

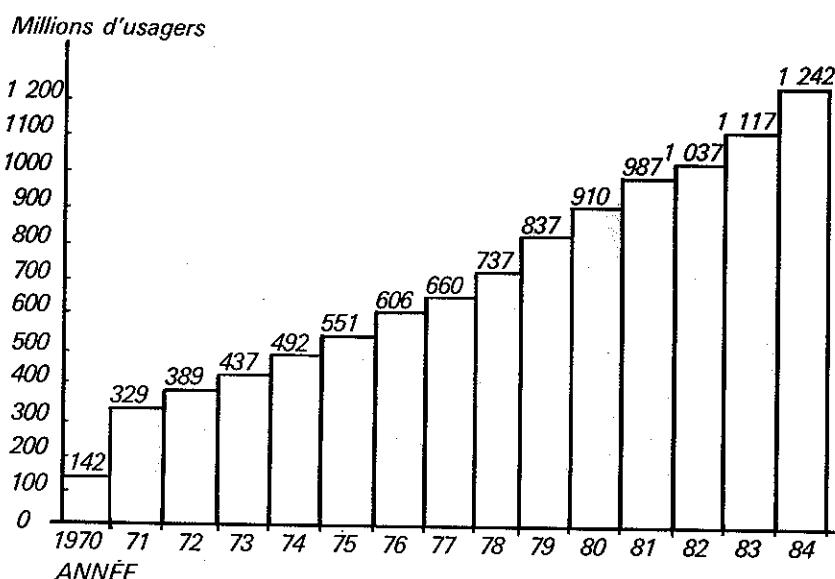
ticularité pousse certains à le surnommer «le métro aux hiéroglyphes».

Une fois à l'intérieur, l'impression favorable se confirme : grande propriété, inexistence du vandalisme, marbre, mosaïques, couleurs vives, musique d'ambiance... Les stations sont décorées de répliques de sculptures pré-hispaniques, reliant ainsi l'une des réalisations les plus modernes au passé prestigieux de la capitale. Depuis un an, des mini-expositions itinérantes proposent au voyageur peinture, poésie, caricature, et rencontre avec les artistes qui exposent. Cette opération «Le métro, un espace pour la culture» permet une ouverture du système de transport sur autre chose que le déplacement de masse. A certaines stations, des boutiques offrent la possibilité de se restaurer ou de faire des achats (disques, vêtements...).

*Les trolleybus sont présents à Mexico, exploités par une compagnie distincte de celle du métro et de celle des autobus.*



### **Evolution du nombre d'usagers entre 1970 et 1984**



### **Prix choc pour un ticket**

Autre surprise, le prix du billet, inchangé depuis 1969 et qui est d'un peso, soit trois de nos centimes, ce qui n'a pas grand chose à voir avec le coût réel du transport. Le montant des subventions versées par la ville et le gouvernement fédéral représente une lourde charge pour ces organismes : 33 % du budget de la ville est ainsi consacré aux transports publics. Les recettes du trafic ne constituent qu'une infime partie des ressources de la STC, qui se répartissent de la manière suivante : 40 % proviennent du District fédéral, c'est-à-dire de la ville ; 54 % sont assurés par le gouvernement fédéral, c'est-à-dire l'Etat ; et 6 % seulement sont le produit de la vente des titres de transport, de la publicité (très réduite) et de ressources diverses.

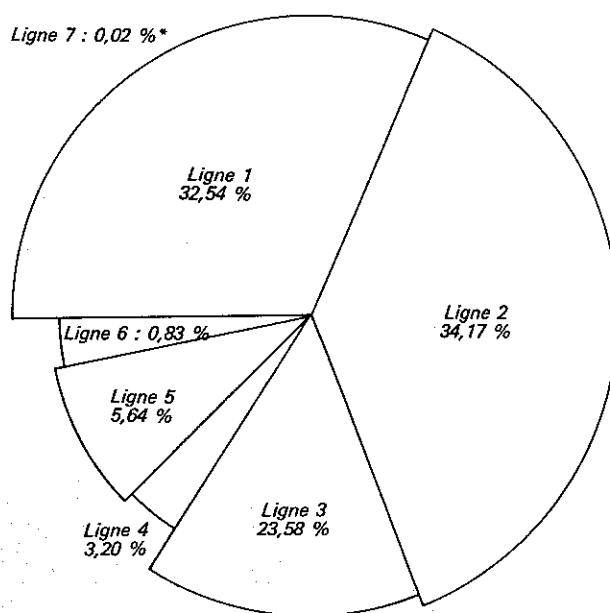
Le prix de vente du ticket est aujourd'hui, l'inflation aidant, inférieur aux frais d'impression ! L'éventualité d'une augmentation des tarifs, régulièrement envisagée, sert de point de départ aux longues polé-  
M. Josselin



M. Josselin

*La salle d'accès à une station de métro : un air de famille avec la France, la largeur en plus !*

### **Répartition de la fréquentation en 1984**



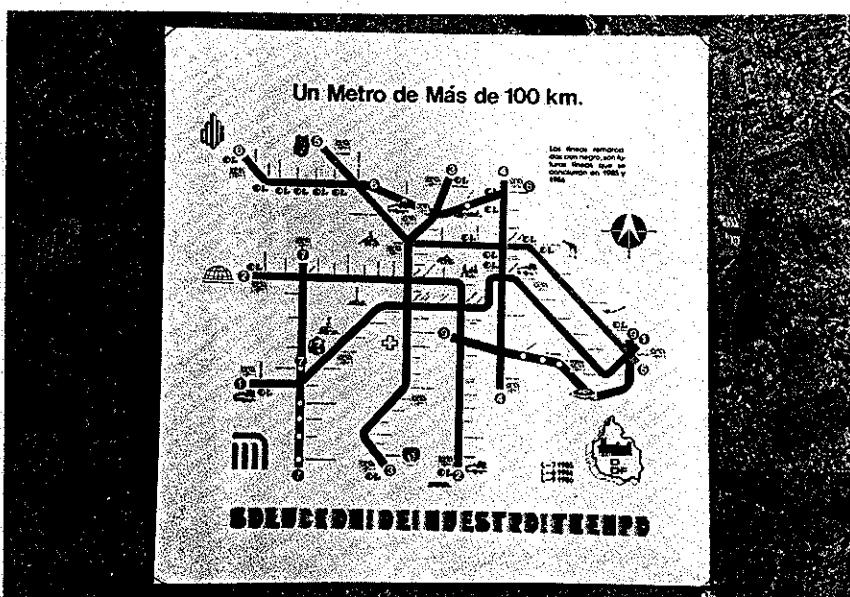
\* Cette ligne n'a été mise en service qu'en décembre.

miques entre les partisans d'une politique réaliste des tarifs et les tenants du rôle social du transport dans la cité. Le métro n'est pas toutefois le mode le meilleur marché, puisque le ticket de tramway coûte seulement 60 centavos (un peso = cent centavos), mais cette monnaie étant quasiment introuvable, le conducteur fait acquitter un peso à l'utilisateur...

Du fait de son prix très bas et de son efficacité, le métro est rapidement devenu très populaire en le comparant à d'autres métros de par le monde :

Mexico	: 16 millions de voyageurs par km de ligne,
Moscou	: 11 millions de voyageurs par km de ligne,
Paris	: 6 millions de voyageurs par km de ligne,
New York	: 3 millions de voyageurs par km de ligne.

*Un réseau de cent kilomètres pour «la solution de notre temps» (ligne 1 - 17,7 km, 2 - 22 km, 3 - 23 km, 4 - 11 km, 5 - 15,6 km, 6 - 8,2 km, 7 - 5 km).*



M. Josselin

Succès, certes, mais dont le réseau est devenu la victime, avec une saturation limite aux heures de pointe, soit de six heures à neuf heures et de dix-sept heures à vingt-et-une heures, sur les trois lignes principales (n° 1, 2 et 3). Dans les stations, des signaux lumineux placés au-dessus des tourniquets interdisent l'accès aux quais à certains moments, tandis que des agents de la STC dirigent les femmes et les enfants vers des voitures qui leurs sont réservés...

## «La solution de notre temps»

Le métro de Mexico, c'est aussi huit mille personnes employées à la STC et quarante mille emplois directs dans l'industrie, ce qui n'est pas négligeable dans un pays durement touché par le chômage. Le métro, c'est également la mise à jour, au cœur de la ville, par un chantier de la ligne 8, du centre historique de la capitale aztèque, stoppant les travaux depuis plusieurs années.

Métro des records à plusieurs titres : celui du prix de revient le plus

bas, celui du plus long réseau sur pneumatiques, du plus faible intervalle de passage (90 secondes en heure de pointe), du tarif le plus faible, enfin de la croissance la plus rapide (jusqu'à vingt kilomètres d'extension en un an), le métro de Mexico reste l'exemple, dans des conditions difficiles, d'une incontestable réussite : à la suite du dernier tremblement de terre, l'exploitation n'a cessé que quelques heures.

Né de l'excellente collaboration entre constructeurs français et mexicains, avec l'appui des pouvoirs publics, le métro de Mexico est sans doute, comme le dit le slogan actuel

de la STC «la solution de notre temps». Il sera à coup sûr la structure portante du transport collectif de l'an 2000, puisque le plan Maestro, établi pour trente ans à la fin des années soixante, prévoit dix-neuf lignes totalisant 445 kilomètres, 882 rames et 25 millions de voyageurs par jour, avec, en parallèle, une politique énergétique de décentralisation de l'habitat, de l'administration et de l'industrie. Le récent séisme, qui a durement frappé la ville, conduira sans doute à accélérer le processus et à modifier certaines de ses orientations. Mais nul doute que c'est le métro qui fera le Mexico de demain.

«Transport public» est là dans le monde entier, comme de bien entendu...»

