

## INTRODUCTION (les 3 groupes doivent la rédiger ensemble)

Mexico autrefois appelée Ténochtitlan est une mégapole située en Amérique centrale. Mexico ville du Sud doit faire face aux enjeux du Développement durable.

(un groupe définit les termes d'vpm durable)

Le développement durable c'est la capacité d'un Etat à satisfaire les besoins de sa population, il repose sur 3 piliers qui sont les suivants Economique, Social, Environnemental. Il doit être viable économiquement, équitable socialement et vivable.

Comment Mexico arrive à gérer le développement de son aire urbaine tout en respectant les enjeux du développement durable? Et quelles sont les conséquences?

Mexico un géant urbain qui dévore l'espace et crée des inégalités révèlent des inégalités au niveau des transports et de la mobilité; Mexico doit aussi faire face aux défis du développement de l'urbanisation.

### I/ groupe A : Mexico un géant urbain qui dévore l'espace et crée des inégalités

Mexico mégapole localisée en Amérique latine est devenue un géant urbain dans les alentours du 20<sup>e</sup> siècle. Les chiffres concernant la croissance urbaine de Mexico ont explosé durant le dernier siècle étant donné que sa population est passée de 1 million d'habitants à 30 millions d'habitants. En effet chaque jour le DF compte 1650 personnes de plus : 1200 par naissance et 550 par immigration.

En outre cela est source de problèmes socio-spatiaux et d'inégalités sur le sol Mexicain.

D'une part un problème majeur est la conséquence qu'engendre l'afflux de population en matière de logement. Mexico présente des espaces urbains contrastés, tel que la différence entre des quartiers urbains aisés comme des résidences de standing le long du périphérique ouest à Interlomas, Huixquilucan et des extensions villageoises sur des terrains agricoles. Ici sont représentées les différences de conditions de vie, les plusieurs classes sociales. Les paysans arrivés au Mexique rejoignent les "villes-misère" de la périphérie, appelées par euphémisme au Mexique "colonias proletarias". Dans ces zones se répandent des constructions "pirates" ou "castor" dans la mesure où les habitants y pratiquent une occupation illégale de terrains et construisent eux-mêmes leurs habitations avec en premier lieu du matériel de récupération (cartons, tôle...) pour ensuite l'améliorer tel un bidonville.

Ensuite viennent des inégalités au niveau de l'emploi. Les victimes de l'exode rural arrivent rarement dans la capitale en possession d'un contrat de travail. Ils exercent donc des travaux précaires comme vendeur de rue ou travaillent dans le domaine du bâtiment.

Ainsi à partir de 1980 le secteur d'emplois "insuffisamment spécifiés" n'a cessé de croître et on a pu constater que le bricolage de multiples emplois instables a assuré la survie de bien des familles. Les raisons économiques de l'exode résultent en la transformation des sociétés latino-américaines en systèmes néo-capitalistes bancaux où les injustices se sont fortement accrues.

Nous allons maintenant exposer la ségrégation socio spatiale qui occure sur le territoire mexicain.

Les grands ensembles de logements « sociaux » en série sont particulièrement présents dans le paysage périphérique actuel. Par exemple le quartier de Cebadales dépeint l'image des inégalités socio spatiales présentes. D'un point de vue morphologique, ces quartiers enregistrent et reproduisent les inégalités sociales : un grand ensemble est découpé en secteurs, renvoyant à des constructions de nature variée, allant des plus exiguës par autoconstruction, au niveau « résidentiel » (haut de gamme).

Pour conclure Mexico est une ville imposante qui regroupe plusieurs classes sociales allant des moins aisés aux plus aisés mais qui reste une mégapole avec une urbanisation mal maîtrisée à cause d'inégalités présentes.

### II/ groupe B: transports et mobilités à Mexico sont-ils révélateurs des inégalités à Mexico et des dysfonctionnements urbains?

Les transports, moyens de déplacements simplifiés, ne présentent pas que des avantages surtout dans les villes appartenant aux pays du Sud telles que Mexico. Nous pouvons constater que dans le premier document qui est une cartographie du district fédéral de Mexico, que la quasi-totalité des axes de circulations, des complexes commerciaux et de loisirs se situent majoritairement dans l'espace urbain, en minorité dans l'espace rural. Dans le second document iconographique nous voyons, à Mexico il y eut des évolutions dans les déplacements motorisés entre 1994 et 2007. En effet en 1994 il y avait 20.5 millions de déplacements avec 16.9 millions de populations tandis qu'en 2007 il y a eu 21.6 millions de déplacements avec 19.5 millions de populations soient des augmentations de 1.1 millions et 2.6 millions respectivement. Malgré ces augmentations il y a eu une baisse des déplacements par jour passant de 1.21 millions à 1.11 millions soit une baisse de 0.10 millions. Dans le document 3, extrait d'un article nommé, « Transport collectif, développement urbain et inclusion sociale à Mexico. Le rôle et les limites du transport public concédé » publié en 2013 par Catherine PAQUETTE et Maria Eugenia NEGRETE nous apprenons que Les transports publics concédés n'ont pas les moyens d'accueillir un maximum de population car ils sont soit petits soit moyens; ils sont reconnus déficitaires sur le plan de la qualité comme de la sécurité, responsables de la congestion de la circulation et de la pollution atmosphérique. Malgré le développement de centres urbains secondaires et commerciaux en périphérie, la prédominance de ce modèle de développement a d'importantes conséquences sur la mobilité quotidienne. En effet cette agglomération est caractérisée par l'emploi et un mono-centrisme comme à Suarez et Delgados en 2009. C'est à dire que les proportions croissantes de population les plus éloignées ne bénéficient pas de l'accès aux zones d'activités et donc au secteur du travail. Cette urbanisation irrégulière marque la population la plus éloignée puisqu'ils sont reconnus comme étant les plus pauvres. La capitale mexicaine est privilégiée l'automobiliste face au piéton. Menacée de saturation, la capitale doit modifier son modèle de mobilité: en effet, 20% des déplacements s'effectuent en voiture et 10 millions des piétons et usagers sont des habitués des transports tandis qu'il n'y a que 1.2 millions de kilomètres parcourus à pied.. De tous ces documents nous avons conclu que malgré sa superficie Mexico n'arrive pas à combler tout les besoins de leur population. En effet en raison de la distance à la ville les habitants qui vivent dans les coins les plus reculés de Mexico n'ont pas d'accès au transport en commun et sachant que les zones de travail se situent dans les agglomérations périurbaines ils ne peuvent donc pas aller chercher de travail et du à leur manque de moyen économique, ils ne peuvent s'offrir de motos ou voitures.

III/ groupe C: Mexico face aux défis du développement et de l'urbanisation : un développement durable est-il possible?

Aujourd'hui, la question de pollution à Mexico est un sujet tabou, en effet, la consommation d'eau à Mexico est relativement importante par rapport à celle des autres villes du Mexique et des autres pays, sa moyenne, au cours des cinq dernières années, a atteint environ 360 litres par jour, mais est inférieure à celle des années 1984 à 1990, où elle atteignait 400 litres. D'autre part, environ 32 % de l'eau fournie aux habitations est perdue sous forme de fuites qui sont essentiellement dues à un mauvais entretien de l'infrastructure et à des installations domestiques défectueuses. Il faut ajouter à cela l'augmentation du coût moyen des services de l'eau que l'on doit fournir à une population en croissance rapide. Cette forte consommation en eau est dû à la croissance rapide de la population mais également aux revenus des consommateurs, leurs habitudes et leurs coutumes. Le pays rencontre également des complications avec les services des eaux du District fédéral, 90% des eaux usées sont mal traitées, elles sont évacuées hors du bassin de Mexico par le réseau de drainage général et ensuite réutilisées pour l'irrigation de plus de 85 000 hectares de terres cultivables de la vallée de Mezquital Valley dans l'état voisin d'Hidalgo.

En 1996, les services des eaux reçoivent une subvention annuelle de plus de 2 milliards de pesos (plus de 210 millions de dollars US) sur les réserves budgétaires du gouvernement du District fédéral. Grâce à cette subvention ils entreprennent des investissements en vue de grands projets, cofinancés par des emprunts extérieurs.

Pour palier à la pollution dans la ville, l'Etat a mis en place des transports alternatifs aux automobiles tel que les taxi hybrides et également des éco-parcs (équivalent du vélo). Il a également créé des éco-quartiers qui ont pour but de mettre en avant la végétation dans un schéma symétrique.

Nous notons également que des projets visent à redonner leurs places aux canaux de l'ancienne capitale aztèque, dans la volonté de revaloriser leur patrimoine et de mieux gérer la situation environnementale

critique.

Le programme d'action intègre le développement de l'écotourisme et de l'artisanat, la restauration des berges, l'accès à l'eau potable, et l'amélioration de la desserte