

LE PLAN DU MÉTRO DE MEXICO : POINTS, LIGNES ET TERRITOIRES¹

par Alain Musset

EHESS-GGH-Terres
105 bd Raspail 75006 Paris

Courriel : musset@ehess.fr

Le plan du métro de Mexico, objet a priori purement utilitaire, est cependant riche en informations de toute nature sur les processus de développement urbain et sur les relations qui s'établissent entre croissance démographique et mobilité spatiale, entre pratiques sociales et modes de transport, entre centralités et périphéries. En outre, le nom des stations et leur représentation iconographique synthétisent le métissage fondamental du peuple mexicain depuis l'époque préhispanique jusqu'à la Révolution. C'est pourquoi, malgré son apparence triviale, le plan du métro de Mexico n'est pas seulement un catalogue d'itinéraires : c'est aussi, à son échelle, un état des lieux de la société mexicaine, à la fois dans le temps et dans l'espace.

The map of the Mexico City subway is a priori a purely utilitarian document. Nonetheless, it is rich in all sorts of information about the processes of urban development, on the relations established between demographic growth and spatial mobility, between social practices and means of transport, or between centers and peripheries. The station names, systematically represented in text, and also iconographic images intended to facilitate their interpretation and memorization, synthesize the fundamental interbreeding of the Mexican people from pre-Hispanic times up to the Revolution. This is why, in spite of its commonplace appearance, the plan of the Mexico City subway is not only a routes catalogue : it's also, on its scale, an inventory and a representation of Mexican society – both in time and space.

Travaillant sur les géographies de la banalité et du quotidien, une échelle spatiale trop souvent négligée, il m'est apparu nécessaire d'étudier des objets cartographiques qui, généralement, n'attirent pas l'attention parce qu'ils ont un but utilitaire à durée limitée et qu'ils n'ont rien de remarquable ni sur le plan matériel ni sur le plan esthétique. Or, rien n'est plus banal qu'un plan de métro, petite feuille de papier vite consultée, vite froissée, vite jetée dans une poubelle dès qu'on est parvenu à destination. S'il existe, le club des collectionneurs de plans de métro doit compter peu d'adhérents ... Pourtant, ce type de document, dont la principale fonction est d'indiquer le chemin entre deux points reliés par une ou plusieurs lignes, est riche en informations de toute nature sur les relations qu'une société entretient avec son territoire. En outre, il ne faut pas se limiter à la spatialité (plus ou moins géographique) de l'information fournie par le plan du métro. À elle seule, la toponymie choisie par les autorités locales ou nationales pour manifester leur emprise sur l'espace public donne un sens historique ou politique aux stations qui scandent le trajet des voyageurs. C'est particulièrement le cas de

Mexico où le nom des stations, systématiquement doublé d'une représentation iconographique destinée à faciliter son interprétation et sa mémorisation, synthétise le métissage fondamental du peuple mexicain depuis l'époque préhispanique jusqu'à la Révolution de 1910.

1 Le plan du métro : un objet du quotidien

Les concepteurs d'un plan du métro ont le choix entre plusieurs options pour représenter leur objet et lui donner un sens (Ovenden 2004). Ils peuvent se limiter à tracer un diagramme théorique permettant à l'utilisateur de suivre un itinéraire géométrique en grande partie déconnecté de l'espace réel. C'est le système de représentation qui a été choisi en 1933 par Harry Beck pour le plan du métro de Londres (fig. 1). En faisant le choix de la clarté des itinéraires (les lignes), au détriment de la géographie, des distances et de l'échelle (c'est-à-dire des territoires), Beck a, d'une certaine manière, révolutionné le rapport que l'utilisateur du métro entretenait avec la carte

¹ Une version plus courte de cet article sera publiée dans *Mapping Latin America: Space and Society, 1492-2000*, The University of Chicago Press, 2010 (sous la direction de Jordana Dym et Karl Offen).

conçue comme outil et guide de déplacement, la ville dans son ensemble et son trajet régulier ou occasionnel (Garland 1994). Alors que les plans précédents recherchaient un certain « effet de réel » en reproduisant les courbes que suivent les voies sous terre ou sur le sol, le plan de 1933 se veut schématique pour aller à l'essentiel : quand on est enfermé dans un wagon bruyant et que l'on circule dans l'obscurité, peu importent les détails et les rugosités d'une topographie qui n'a pas de véritable influence sur le parcours. Des lignes droites, des angles droits, des parallèles, des perpendiculaires, des diagonales à 45 degrés, composent un cadre simple et logique dans lequel s'inscrivent non pas des itinéraires proprement dits, mais des projets et des solutions de déplacement. Dans cet ensemble, la seule référence géographique concrète est le tracé stylisé de la Tamise, plus large en aval qu'en amont, dont les méandres bleutés aux courbes adoucies tranchent à peine sur la stricte géométrie des lignes du métro.

Pourtant il ne faut pas croire que ce choix sémiologique, désormais adopté par presque tous les métros du monde, fasse nécessairement l'unanimité chez les usagers – et surtout chez les habitants qui entretiennent avec leur ville des rapports affectifs souvent incompréhensibles pour les technocrates qui les dirigent. Les polémiques provoquées en 2007 par l'édition du nouveau plan du métro de Madrid sont, à cet égard, révélatrices des désaccords et des malentendus qui peuvent exister entre les concepteurs d'un outil et ceux qui doivent l'utiliser. Afin de prendre en compte l'extension du réseau et l'augmentation du nombre de stations (croissance de 30 % des infrastructures entre 2003 et 2007), la Communauté de Madrid a décidé de changer complètement la présentation d'un plan que les Madrilènes s'étaient approprié. Il fallait simplifier la grande toile d'araignée où s'enchevêtraient toutes les lignes de la capitale afin d'obtenir un document schématique, directement basé sur les préceptes de Beck. En abandonnant la structure supposée labyrinthique de l'ancienne carte, on transformait chaque ligne du métro en fil d'Ariane dont chaque passager possédait un exemplaire.

Cependant, le résultat obtenu a provoqué la colère d'une population brutalement transportée dans un espace virtuel, coupé de la géographie locale. Alors qu'on voulait dessiner un plan compréhensible même par les enfants, même par les personnes âgées, deux catégories d'individus aux capacités intellectuelles limitées s'il faut en croire les dirigeants du métro, c'est un labyrinthe bien plus obscur que le précédent qui a été proposé aux voyageurs : élimination systématique des courbes, des diagonales, des angles aigus ou des

angles obtus, abolition des notions de distance ou d'intervalle, schématisation extrême des directions (fig. 2). Néanmoins, de manière assez hypocrite, les auteurs du plan ont inséré dans cette figure très abstraite certains éléments naturels destinés à ancrer le réseau du métro dans un territoire plus concret (parcs de la Casa de Campo et du Retiro représentés par deux rectangles verts et rio Manzanares figuré par un grand escalier de couleur bleu, aux marches irrégulières). On notera même la présence d'une rose des vents ésotérique que de nombreux voyageurs, peu familiarisés avec le langage des cartographes, prennent pour une cible ou pour la représentation schématique d'un monument ancien (un château fort flanqué de quatre tours).

Pour éviter une déconnection complète entre le système de transport et le territoire qu'il traverse, les *designers* peuvent décider de ne pas s'affranchir totalement de l'espace urbain fréquenté par les habitants et de placer les lignes de métro sur la trame allégée des principales voies de surface – celles-ci servant à la fois de fond de carte, de points de repère et de limites territoriales. Parmi les nombreux plans du métro de Mexico actuellement en circulation, j'en ai sélectionné un, accessible sur Internet, qui appartient à cette catégorie (fig. 3)². C'est parce qu'il offre un regard éclairant sur la capitale mexicaine qu'il me paraît important de l'étudier, même si plusieurs modèles antérieurs et postérieurs, présentant d'intéressantes variantes stylistiques ou informatives, peuvent aussi être consultés. À côté de ces fichiers téléchargeables en format PDF ou JPG, les guichetiers continuent, par ailleurs, à distribuer des petits plans en papier de format 21 x 13,7 cm, et, plus rarement, des plans de grande taille (32 x 20,8 cm).

Le plan présenté ici remplace le réseau du *Sistema de Transporte Colectivo* (201 km de voie et 175 stations en 2010) dans un contexte urbain composé de trois éléments essentiels : les *ejes viales* (grands axes de circulation) ; les *calles* (rues) et les *avenidas* (*avenues*) ; les *colonias* (quartiers). En revanche, il exclut toute référence au milieu physique et à l'environnement – mis à part une rose des vents qui indique symboliquement le nord. Quelques rivières, canaux et plans d'eau, qui ont pu figurer sur des documents antérieurs, ont été éliminés, peut-être parce que leur présence a été jugée inutile pour faciliter la localisation et l'orientation des voyageurs. De même, le grand canal de drainage de San Lázaro, qui sort à l'air libre pour évacuer une grande partie des eaux usées de la capitale vers le nord du bassin, a été effacé : aux yeux des Mexicains et des touristes, son image n'avait pas la même valeur symbolique et émotionnelle que la Seine pour Paris ou la Tamise pour Londres.

2 <http://www.metro.df.gob.mx/red/index.html#li> (consulté le 24 février 2010).

Afin de permettre à tout un chacun de déchiffrer rapidement les informations utiles, une sémiologie graphique très simple a été adoptée. Comme pour toutes les villes du monde équipées d'un métro, les lignes sont numérotées et identifiées par différentes couleurs. On peut ainsi parler de la ligne 1 ou de la ligne rose, de la ligne 2 ou de la ligne bleue, de la ligne 6 ou de la ligne rouge... Les noms des stations sont écrits en noir et les interconnexions se présentent sous la forme d'un cercle divisé en autant de fractions qu'il y a de lignes en correspondance : bleu et orange pour *Tacubaya* ; rose, jaune, noir et violet pour *Pantitlán*, à l'autre bout de l'agglomération... Les voies terrestres les plus importantes sont figurées par des traits gris de deux épaisseurs reflétant la hiérarchie des rues et des avenues : l'anneau périphérique (*anillo periférico*), le circuit intérieur (*circuito interior*) ou l'avenue *Insurgentes* sont ainsi mis en valeur par rapport à des axes considérés comme secondaires. Le nom des voies est porté en rouge, mais le numéro des grands axes de circulation (*ejes viales*) qui structurent l'espace urbanisé du nord au sud et d'est en ouest est inscrit en noir. Pour éviter toute confusion, la toponymie des quartiers (*colonias*) est indiquée en vert – comme on peut aussi le voir sur les seuls éléments de légende qui apparaissent dans le coin inférieur droit du plan.

2 La toponymie du métro ou les marqueurs de l'identité nationale

De manière particulièrement expressive, la toponymie des stations joue un rôle essentiel dans les représentations du métro en tant que système de transport collectif au service du peuple mexicain (Beltrán Gonzalez 1973). Consulter le plan des lignes et trouver son chemin entre *Zapata* (ligne 3) et *Morelos* (ligne 4), en passant par *Isabel la Católica* et *Pino Suárez* (ligne 1), force le voyageur à se replonger dans une histoire officielle et consensuelle, chargée de donner du sens à une nation multiculturelle qui cherche encore son identité entre un passé mal assumé et un présent conflictuel. C'est pourquoi, dans cette longue litanie des grands hommes (et quelques femmes) à qui la patrie a voulu exprimer sa reconnaissance, les oublis et les absences sont tout aussi révélateurs que les présences. Ainsi, à cause du rejet violent de l'époque coloniale que les autorités mexicaines ont systématiquement exprimé depuis l'Indépendance (1821), aucun vice-roi, même parmi les plus illustres et les plus dévoués à leur terre d'accueil, n'a eu l'honneur de disposer d'une station de métro à son nom...

Le meilleur exemple de cette toponymie apologétique est sans aucun doute celui de la ligne 1, qui relie le terminal de bus de l'ouest (station

Observatorio) à *Pantitlán*. En partie ouverte dès 1969, cette ligne traverse la ville d'est en ouest en desservant des hauts lieux et des quartiers historiques qui occupent une place centrale dans la mémoire collective des Mexicains. Le catalogue des stations est une véritable leçon d'histoire patriotique qui permet de mettre en valeur *La Raza cósmica* idéalisée par José Vasconcellos (1925) et reprise par Octavio Paz dans *El laberinto de la soledad* (1950). *Moctezuma* et *Cuauhtémoc*, les derniers empereurs aztèques, y côtoient *Isabel la Católica* qui a financé les voyages de Christophe Colomb vers les Indes occidentales. *Pantitlán* était un endroit mystérieux où les riverains des lacs offraient des sacrifices à Tlaloc, le dieu de la pluie, avant d'être convertis de force à la religion catholique. L'indépendance est évoquée par le souvenir des *Insurgentes* (les insurgés) vainqueurs de la Couronne espagnole et libérateurs du territoire national. Au début du XIX^e siècle, Valentín Gómez Farias a combattu le poids du clergé et imposé à l'ensemble de la population une éducation laïque. Le général Ignacio Zaragoza est quant à lui le grand vainqueur de la bataille de Puebla contre le corps expéditionnaire français de Napoléon III (*Cinco de Mayo* 1862). José María Pino Suárez, vice-président du Mexique, a été assassiné le 22 février 1913 avec Francisco I. Madero, au cours de la « *Década trágica* » qui a marqué un tournant dans l'histoire de la Révolution... En revanche, la période coloniale n'est rappelée que par la présence du poète Bernardo de Balbuena, auteur de la *Grandeza Mexicana*, œuvre composée en 1604 pour magnifier la capitale de la Nouvelle-Espagne.

Aucune autre ligne ne présente un caractère symbolique et identitaire aussi marqué : les références historiques majeures (*Zapata* ou *División del Norte* sur la ligne 3, *Martín Carrera* et surtout José María *Morelos* sur la ligne 4) y sont diluées dans une litanie de noms de lieu beaucoup plus neutres qui se rattachent simplement aux espaces desservis par le métro. En fait, si presque tous les grands héros de la nation ont donné leur nom à une station du centre-ville (Ignacio *Allende*, Miguel *Hidalgo*, Vicente *Guerrero*, Benito *Juárez*, Lázaro *Cárdenas*...), la densité des gens illustres diminue quand on s'avance dans les espaces urbanisés les plus récents, moins marqués par le poids de l'histoire. La mémoire collective de la nation semble alors se dissoudre dans la trame diffuse des banlieues, au profit de références plus directes à l'espace vécu au quotidien par les habitants.

Une des particularités du métro de Mexico est que le nom de chaque station est systématiquement doublé d'une représentation iconographique destinée à

faciliter son interprétation et sa mémorisation, ce qui renforce le caractère exemplaire et éducatif de la toponymie. Cependant, quand on travaille à partir de l'image (signifiant), il est intéressant d'étudier le décalage qui peut exister entre la représentation d'un objet (signifié), le sens qui lui est donné par son concepteur et celui qui est compris par le récepteur (ici, l'usager du métro) – car, malgré les apparences, le message iconographique n'est pas toujours transparent. Si l'on veut comprendre ce que signifie la figure choisie pour représenter le nom d'une station, il est souvent nécessaire de connaître et de partager la culture, l'histoire et la mémoire du peuple mexicain dans son ensemble ou, à une autre échelle, celle des habitants de Mexico (et parfois celle des riverains d'un quartier précis).

C'est ainsi qu'on peut avoir une parfaite adéquation entre le signe et la chose (cas de la station *Observatorio*), ou un décalage cognitif lié aux modes d'appropriation de l'image et à la culture, partagée ou non, par les individus et les groupes sociaux en présence (une locomotive pour *San Lázaro* ou un canard pour *Candelaria*). En effet, c'est tout simplement la coupole d'un observatoire avec son télescope qui est chargé d'illustrer de manière figurative le nom de la station *Observatorio* (fig. 4). En revanche, si on ne sait pas que *San Lázaro* est le nom d'une ancienne gare de chemin de fer, on ne peut pas comprendre pourquoi la station est représentée par une locomotive à vapeur. Dans le cas de *Candelaria*, l'icône fait référence à la mémoire locale des lieux, inaccessible à ceux qui ne connaissent pas l'histoire du quartier. À l'époque coloniale, on se trouvait dans une zone proche des lacs qui ont ensuite été asséchés. La petite place située face à l'église locale (la *Candelaria*) servait alors de lieu de marché spécialisé dans la vente des canards, d'où le choix du canard flottant sur l'eau pour désigner ce lieu localement mieux connu par le surnom qui était donné à son temple éponyme (la *Candelaria de los patos*). Dans le même ordre d'idée, la station *Balbuena* n'est pas représentée par un portrait du poète espagnol mort en 1627 à Porto Rico, mais par quelques fleurs stylisées évoquant le jardin qu'on lui a dédié à ce même endroit.

Toutes ces icônes forment un ensemble complexe de signes que l'on peut classer en trois grandes catégories (fig. 5). En suivant le tracé de la ligne 1, les stations *Observatorio*, *Sevilla*, *Salto del Agua*, *Pino Suárez*, *Boulevard Puerto Aereo* ou *Zaragoza* entrent dans le domaine du figuratif puisque leur icône fait référence à un élément matériel caractéristique du lieu désigné ou au portrait d'un personnage célèbre : l'observatoire d'*Observatorio* ; les arches de l'ancien aqueduc de Chapultepec pour *Sevilla* ; la fontaine célèbre du *Salto del Agua* ; la pyramide d'Ehecatl pour

Pino Suárez ; un échangeur autoroutier pour *Boulevard Puerto Aereo* ; la silhouette d'un cavalier donnant des ordres pour le général *Zaragoza*. D'autres figures sont de caractère onomastique ou toponymique et s'inspirent souvent du système d'écriture précolombien : une sauterelle pour *Chapultepec* (« le lieu de la sauterelle » en nahuatl) ; un papillon pour *Juanacatlán* ; un pot de terre pour *Tacubaya* ; deux drapeaux pour *Pantitlán* ; une tête d'aigle pour *Cuauhtémoc*, le dernier empereur aztèque, dont le nom signifie : « l'aigle qui tombe ». Enfin, une dernière catégorie regroupe des dessins d'ordre symbolique ou métaphorique, qui requièrent une bonne connaissance de l'histoire locale ou nationale pour être compris puisqu'on demande au récepteur de faire lui-même le lien entre l'objet représenté et l'événement, la personne ou l'endroit auquel il se réfère : le canard et la locomotive de *Candelaria* et de *San Lázaro* ; une cloche pour *Insurgentes* (celle du curé Miguel Hidalgo qui a sonné le début de l'insurrection contre les forces royalistes) ; un canon pour *Balderas* ; une caravelle pour *Isabel la Católica* ; une coiffe de plumes pour *Moctezuma* ; un livre ouvert portant la mention 1857 pour *Gomez Farias* ; un cageot de pommes pour *Merced* (un des plus grands marchés de la capitale mexicaine).

3 Le tracé des lignes : construction des territoires urbains

Cependant, le plan du métro de Mexico n'est pas seulement une leçon d'histoire, c'est aussi un cours de géographie montrant la transformation des espaces urbains et l'évolution des pratiques sociales qui en découlent dans une ville marquée par de fortes disparités socio-économiques. En évoquant de manière indirecte l'organisation des formes d'habitat, les flux, les mobilités, les centralités et les périphéries de cette vaste conurbation, il nous donne des clefs pour repérer les points forts et les points faibles d'un territoire en continuelle expansion.

En effet, la Révolution de 1910 et la guerre civile qui a suivi ont entraîné un premier flot de migrants venus chercher refuge dans la capitale. L'exode rural s'est accéléré à partir des années 1940-1950, avec l'industrialisation du pays et l'explosion démographique qui a accentué la pression des paysans sur la terre. La zone métropolitaine de Mexico se compose aujourd'hui d'un noyau central (les 16 délégations du District fédéral), et d'une couronne de 41 municipalités appartenant aux États de Mexico (40) et d'Hidalgo (1). Sa population est passée de 3 millions d'habitants en 1950 à presque 20 millions en 2010. Entre ces deux dates, le territoire urbanisé a crû de 240 à 1 500 km², faisant de Mexico une des plus grandes agglomérations d'Amérique latine et du monde (Garza 2000).

Le plan du métro permet de retracer, en partie, cette évolution historique car, à partir des années 1950, la croissance de la population, le développement économique et surtout l'accroissement des écarts entre zones de travail et zones d'habitat ont entraîné une forte augmentation des mobilités quotidiennes, en particulier dans la zone centrale, point de convergence de tous les flux. Tout le centre-ville a été bouleversé pour adapter l'espace urbain à la circulation automobile, symbole de progrès technique et de développement (Fernández Christlieb 1991). On a ainsi percé huit grandes avenues dans le sens nord-sud et onze dans le sens est-ouest (les *eyes viales* indiqués sur le plan en lettres noires). Ces axes ont repris la trame orthogonale héritée de l'époque coloniale et du XIX^e siècle (*calles* et *avenidas*) en lui donnant une nouvelle dimension, jugée plus conforme aux nécessités du trafic routier.

La mise en fonction progressive par l'État mexicain du *Sistema de Transporte Colectivo*, a suivi la même logique. Le noyau central de Mexico, hérité de l'époque coloniale, a connu peu de transformations jusqu'au début du XX^e siècle. Il s'articule toujours autour de la station *Zócalo* (l'ancienne Plaza Mayor bordée par la cathédrale, le palais présidentiel et la mairie). Comme on le voit sur le plan, le centre se caractérise par la forte densité de la desserte, le nombre élevé des stations, la courte distance entre chaque arrêt (941 mètres en moyenne pour la ligne 1, contre 1 719 mètres pour la ligne A), et par de plus grandes possibilités d'interconnexion – en particulier dans la partie ouest de ce périmètre, puisque les zones plus populaires situées entre *Zócalo* et *Candelaria* sont moins bien desservies. Le tracé des lignes suivantes répondait aux besoins des usagers dans un système urbain centripète fondé sur des migrations pendulaires entre le sud et le nord de la métropole, accentuant l'organisation en damier du transport collectif de masse. C'est en particulier le cas des lignes 2 (*Tasqueña-Cuatro Caminos*) et 3 (*Universidad-Indios Verdes*), dont les premiers tronçons ont été inaugurés en 1970.

Il a fallu attendre 1981 (ligne 4 : *Santa Anita-Martín Carrera*) et surtout 1981-1982, avec l'inauguration de la ligne 5 (*Politécnico-Pantitlán*) pour voir les premiers wagons passer à l'écart du centre historique. Entre 1983 et 1985, les lignes 6 et 7 ont complété le système de contournement du centre et matérialisé la densification et la consolidation des quartiers périphériques du District fédéral en contact avec les municipalités de l'État de Mexico. Alors que la ligne 9 (1987-1988) n'a été conçue que pour alléger le trafic de la ligne 1, l'inauguration en 1994 de la ligne 8 a marqué un tournant important dans la politique des transports publics de la capitale. En

effet, pour la première fois, des quartiers très populaires (*Cerro de la Estrella, Iztapalapa*) étaient directement reliés aux espaces prestigieux du centre-ville (en particulier la station *Bellas Artes*).

Cependant, de manière tout à fait caractéristique des processus de fragmentation spatiale et de division sociale qui marquent la métropole mexicaine, le système de transport collectif reste confiné dans les limites du District fédéral et s'étend peu vers les municipes conurbains. Seuls les tronçons les plus récents ont franchi cette frontière administrative, politique et en grande partie sociale. Pour marquer la différence avec le réseau « intérieur », ils ne sont plus numérotés en chiffres arabes mais identifiés par des lettres. La première ouverture date de 1991 avec la ligne A (*Pantitlán-La Paz*), qui suit le tracé de la chaussée Ignacio Zaragoza et longe des quartiers longtemps considérés comme marginaux et dangereux (Ciudad Nezahualcoyotl), avant de sortir du District fédéral en bout de ligne, après la station *Santa Marta*. Dans le nord, la ligne B (*Buena Vista-Ciudad Azteca*) ne pénètre dans la banlieue industrielle d'Ecatepec que depuis novembre 2000, en laissant derrière elle les noms de nombreux personnages illustres (Guerrero, Garibaldi, Morelos, Florés Magón) qui ne franchissent pas les limites du *circuito interior*. *Nezahualcoyótl*, le grand roi poète de Texcoco (1431-1472), semble un peu isolé entre les stations *Impulsora*, *Villa de Aragon*, *Rio de los Remedios* ou *Deportivo Oceania*, qui font référence aux quartiers desservis par le train, à des lieux-dits ou à des installations sportives. De manière hautement symbolique, la séparation entre le District fédéral et les communes agglomérées n'est pas marquée sur le plan, mais elle se laisse deviner à travers la sémiologie graphique utilisée. Alors que les stations intérieures s'inscrivent dans un réseau viaire bien identifié (rues, avenues, axes routiers), les extensions périphériques sont placées sur un fond blanc et suivent un tracé rectiligne en grande partie théorique, notamment pour la ligne A dont l'orientation nord-sud a été artificiellement accentuée pour tenir dans le format de la feuille. De la même manière, seules les *colonias* du District fédéral sont indiquées en lettres vertes sur le plan comme si, une fois franchie la frontière urbaine, les trains s'enfonçaient dans le désert.

Conclusion

Avec plus de 4 millions de passagers transportés quotidiennement (les jours ouvrables), le métro de Mexico est une énorme machine qui joue un rôle central non seulement dans la structuration des transports urbains, mais aussi dans l'évolution des menta-

lités collectives, l'élaboration de nouvelles pratiques sociales et l'affirmation politique des identités locales (notamment lors des débats sur le tracé des lignes et l'emplacement des stations). La mise en place du réseau et sa relation avec les quartiers qu'il traverse (ou qu'il évite) reflète les défis posés à l'État et à aux municipalités concernées par la gestion d'une mégapole en perpétuel mouvement (Suarez-Meaney, Guillermo Solis 2009). C'est pourquoi, malgré son

apparence anodine, le plan du métro mexicain n'est pas seulement l'expression d'une organisation spatiale liée à un mode de transport particulier et aux usages qui en découlent, c'est aussi, à son échelle, un état des lieux de la société mexicaine – à la fois dans le temps et dans l'espace.

Bibliographie

Beltrán Gonzalez J. A., 1973, *Historia de los nombres de las estaciones del metro*, México, s. n..

Fernández Christlieb F., 1991, *Las modernas ruedas de la destrucción. El automóvil en el Ciudad de México*, México, El Caballito.

Garland K., 1994, *Mr Beck's Underground Map*, London, Capital transport Publishing.

Garza, G. (coord), 2000, *La Ciudad de Mexico en el fin del segundo Milenio*, Mexico, Colegio de Mexico-GDF.

González Salazar G., 1990, *El Distrito Federal : algunos problemas y su planeación*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Económicas.

Hanson S., G. Giuliano (éd.), 2004, *The Geography of Urban Transportation*, 3d edition, New York, The Guilford Press.

Islas Rivera V., Hernández García S., Blancas Ramírez S., 2004, *El Transporte en la Región Centro de México, vol. 1, Diagnostico General*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Instituto Mexicano del Transporte (<http://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt232.pdf>, consulté le 24 février 2010).

Messmacher M., 1987, *México : Megalópolis*, México, Secretaría de Educación Pública.

Ovenden, M., 2004, *Metro Maps Of The World*, London, Capital transport Publishing.

Paz O., 2000 (1950), *El laberinto de la soledad*, México, Fondo de cultura económica ?

Sistema de Transporte Colectivo, <http://www.metro.df.gob.mx/index.html>.

Suarez-Meaney T., Guillermo Solis G., 2009, « Evolución de la movilidad en la ciudad de México », *Ciudades*, n°82, p. 59-64.

Vasconcellos J., 1958 (1925), *La raza cósmica. Misión de la raza iberoamericana, Obras Completas*, t. II, p. 903-942, México, Libreros Mexicanos.



Figure 1 : Plan du métro de Londres (Harry Beck, 1933)



Figure 2 : Plan du métro de Madrid (2007)

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

Red del Metro

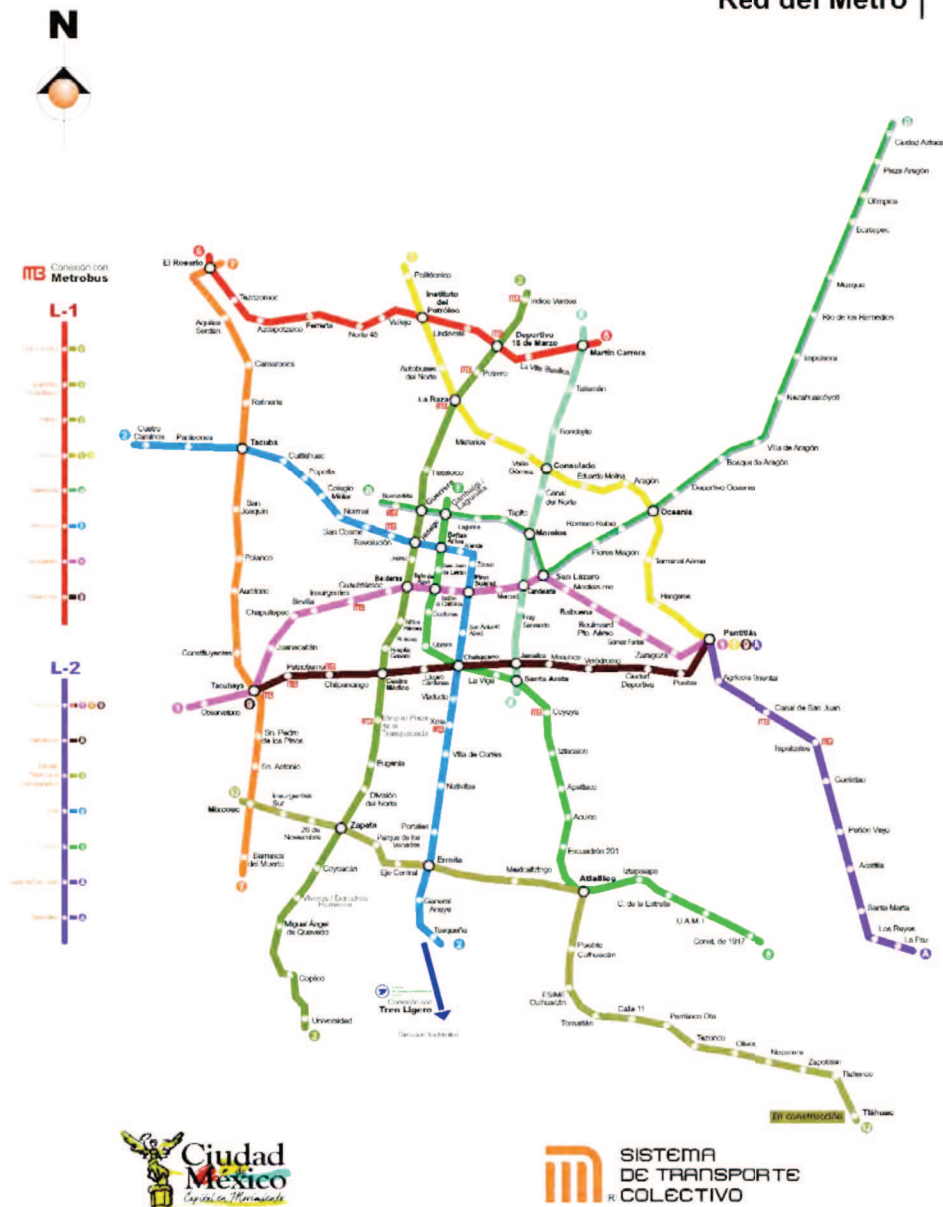


Figure 3 : Plan du métro de Mexico (2010)



Figure 4 : Icône de la station Observatorio (ligne 1 du métro de Mexico)



Figure 5 : Quelques icônes de la ligne 1 du métro de Mexico