

# les ateliers

---

## maîtrise d'œuvre urbaine

# CAHIER DE SESSION V2

## ZONE MÉTROPOLITAINE DE LEÓN SOLS ET PAYSAGES À PARTAGER

COMMENT LES FRICHES, LES DÉLAISSÉS URBAINS ET LES ESPACES  
RÉSIDUELS PEUVENT-ILS CONTRIBUER À LA RESTRUCTURATION DE LA  
VILLE ET DE LA MÉTROPOLÉ?

Du 22 novembre au 6 décembre 2013

Atelier International de Maîtrise d'Œuvre Urbaine



# PREAMBULE

Ce cahier de session fait partie de la série de documents produits par Les Ateliers pour l'atelier de León. Il vise à présenter les projets élaborés pendant 15 jours par 24 participants internationaux et mexicains, de disciplines variées ( architecture, urbanisme, paysage, ingénierie, économie, journalisme )

Cet atelier est né d'une demande conjointe de l'Institut Municipal de Planification (IMPLAN) de la Ville de León, de l'Institut de Planification de l'État de Guanajuato (IPLANEG), appuyée dès le début du processus par l'Ambassade de France au Mexique. Il s'inscrit en résonance avec l'accord de coopération décentralisée existant entre la Communauté Urbaine de Bordeaux et l'État de Guanajuato représenté par l'IPLANEG.

L'IMPLAN et l'IPLANEG ont fait appel aux Ateliers pour travailler sur le territoire de la Zone Métropolitaine de León, qui regroupe les municipalités de Silao, San Francisco del Rincón, Purísima del Rincón et León.

En mai 2013, une mission d'exploration d'une semaine a été réalisée par une délégation des Ateliers. Au terme de cette mission le choix de travailler sur la "ZML, Sols et paysages à partager" a été défini en accord avec les collectivités locales.

Un appel à candidatures internationales a ensuite été lancé, auquel 130 candidats du monde entier ont répondu. Les 24 professionnels de la ville sélectionnés pour l'atelier, répartis en quatre équipes ont produit quatre propositions de projets pour la Zone Métropolitaine de León (ZML) .



## Equipe organisatrice:

**Pilotes:** Rémi Ferrand (4) , France. Oriol Monfort (3), Espagne

**Assistants pilotes:** Thomas Casanova (5), Marion Joly (1), France.

**Assistants:** Clémence Lachater (2), France, et Daniela Humphrey, Mexique.

**Equipe permanente des Ateliers:** Claire Vigé Hélie (6), directrice, Léa Morfoisse, directrice adjointe, France.

**Equipe locale:** Aude Jahan, correspondante des Ateliers à l'Implan.

**Design et graphisme:** Thomas Casanova, Marion Joly, Oriol Monfort, Rémi Ferrand.

**Traduction:** Thomas Casanova, Clémence Lachater, Oriol Monfort.

**Photos:** Assistants et équipe de pilotage.

**Ce document a été réalisé par l'équipe organisatrice.**

**Deuxième édition de mars 2014.**

Première édition: décembre 2013.

Disponible sur [www.ateliers.org](http://www.ateliers.org)



# SOMMAIRE

<b>1. PROBLÉMATIQUE</b>	4
La métropole dans le contexte national	6
La Zone Métropolitaine de León	8
León, l'invention de la métropole	10
Chiffres clés	14
Dates importantes	15
Comprendre le León d'aujourd'hui	16
<b>2. VISITES ET CONFÉRENCES THÉMATIQUES</b>	18
<b>3. PROJETS</b>	26
Équipe A	29
Équipe B	43
Équipe C	57
Équipe D	71
<b>4. JURY</b>	82
Membres du jury	84
Présentation publique des projets et débats du jury	85
Jury politique	87
<b>5. ANNEXES</b>	88
Trombinoscope des participants	90
Trombinoscope staff	94
Photos	96
Partenaires et remerciements	102

## **LES ATELIERS INTERNATIONAUX DE MAÎTRISE D'OEUVRE URBAINE DE CERGY PONTOISE**

Association à but non lucratif, Les Ateliers sont un réseau international de professionnels, d'universitaires et de décideurs en matière d'aménagement urbain. Centrée sur la pratique de la maîtrise d'œuvre urbaine, l'association organise des ateliers envisagés comme un lieu de conception et de créativité. En France ou dans d'autres pays, ces ateliers apportent aux maîtres d'ouvrage un regard international et des propositions novatrices sur leurs problèmes d'aménagement. Initialement centrés sur les thématiques d'aménagement pour l'Île-de-France (un atelier tous les étés depuis 1982), les Ateliers ont par la suite développé une forte expertise en Asie (Japon, Thaïlande, Chine, Vietnam, Cambodge), puis autour de la Méditerranée (Maroc, Marseille, Turquie), en Afrique (Sénégal, Bénin, Cameroun et bientôt Mauritanie) et Amérique Latine (Brésil, Mexique et bientôt Colombie).

Zapato

Cinépolis

C&A  
Fashion Store 1841

MEXICO PLAZA  
Hotel Suites  
TU ESTILO TU HOTEL  
01 800 34 34 444  
www.MEXICOPLAZA.com.mx

CENTRO MAX

# 1. PROBLÉMÁTICA



AQUÍ VIVE

INDUSTRIALES

FRACC. J. DE OB  
COSTA RICA  
IFE EN PLAZA V

0251 PSI-0054-P

# LA MÉTROPOLE DANS LE CONTEXTE NATIONAL

## INFORMATIONS GÉNÉRALES

NOM: États-Unis du Mexique  
 CAPITALE: Ville de Mexico  
 POPULATION: 112.336.538 , recensement de 2010 de l'INEGI  
 SUPERFICIE: 1.959.247.98 km<sup>2</sup>  
 LANGUE: Espagnol et 68 langues indigènes  
 GOUVERNEMENT: état fédéral  
 NOMBRE D'États: 31 + le District Fédéral (DF)  
 MONNAIE: peso mexicain (MXN)  
 12 MXN = aprox.1 U\$ / 17MXN = aprox. 1 euro

## UN TERRITOIRE AU COEUR DU RÉSEAU DE VILLES DE LA RÉGION CENTRALE DU MEXIQUE.

Les plus grandes agglomérations, la population et l'économie du pays se concentrent dans une grande région centrale qui va de Veracruz à Mexico en passant par Puebla et se déploie vers le nord et l'ouest du pays jusqu'à Guadalajara, Aguascalientes ou San Luis Potosi, en passant par Querétaro, Irapuato, et Celaya.

La région du Bajío où se situe la Zone Métropolitaine de León (ZML) est au coeur de cette région centrale dynamique.

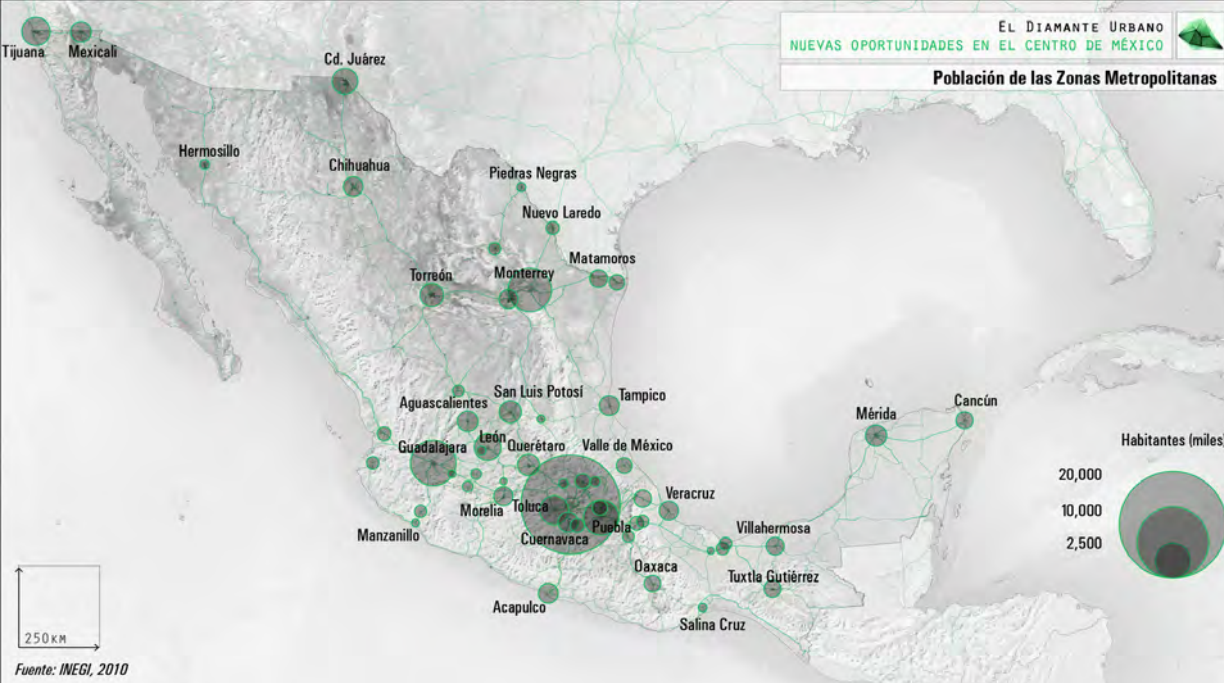


## L'ÉTAT DE GUANAJUATO: UNE POSITION CENTRALE

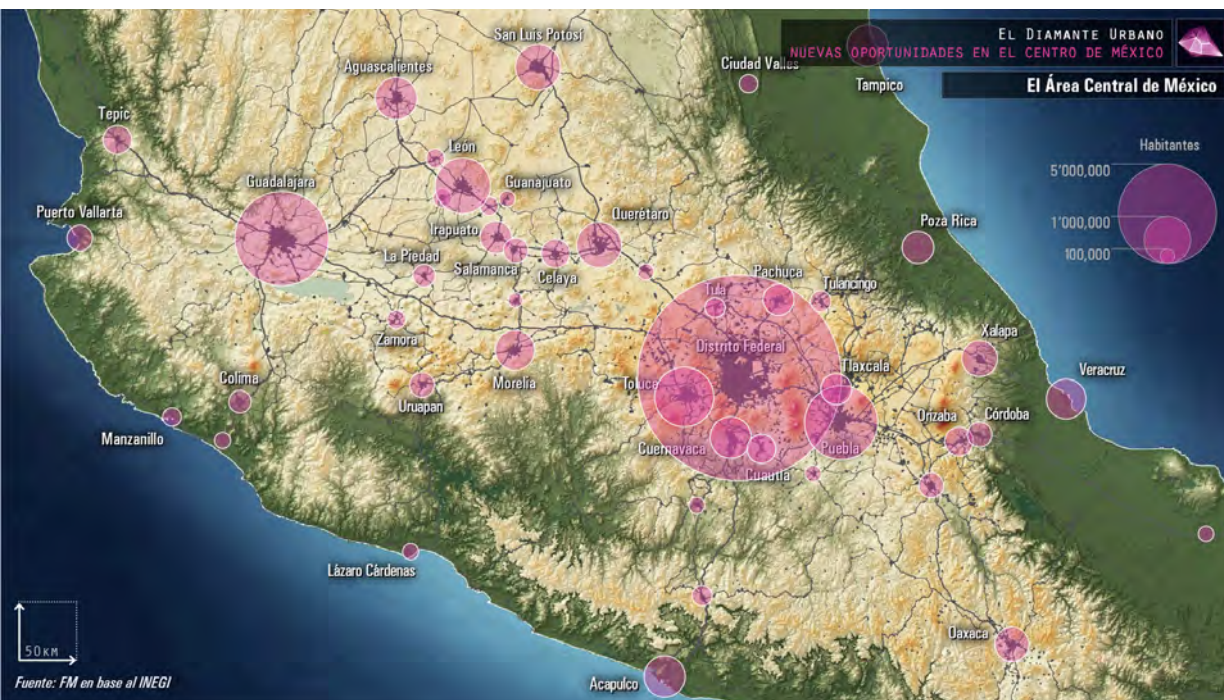
L'État de Guanajuato est inscrit dans le grand plateau central mexicain : entre les deux principales chaînes de montagne, la Sierra Madre Occidentale et la Sierra Madre Orientale, ce vaste espace s'élève entre 1.00 m d'altitude au Nord et 2000 m au Sud. Il s'étend de la frontière avec les États-Unis jusqu'à la Cordillère néo-volcanique. L'État se trouve à égale distance des océans Pacifique et Atlantique. L'état compte 5.5 million d'habitants (5.486. 372 hab, INEGI 2010), répartis sur 30.608 km<sup>2</sup> (soit la surface de la Belgique ou de la Galice) et 46 municipalités. La ville de Guanajuato est la capitale de l'État (170.000 habitants), León la ville la plus peuplée avec 1.4 millions d'habitants.

### Les 5 Zones Métropolitaines de l'État de Guanajuato.

ZM León; ZM Moroleón - Uriangato - Yuriria; ZM La Piedad - Pénjamo; ZM Laja - Bajío; ZM Irapuato Salamanca.



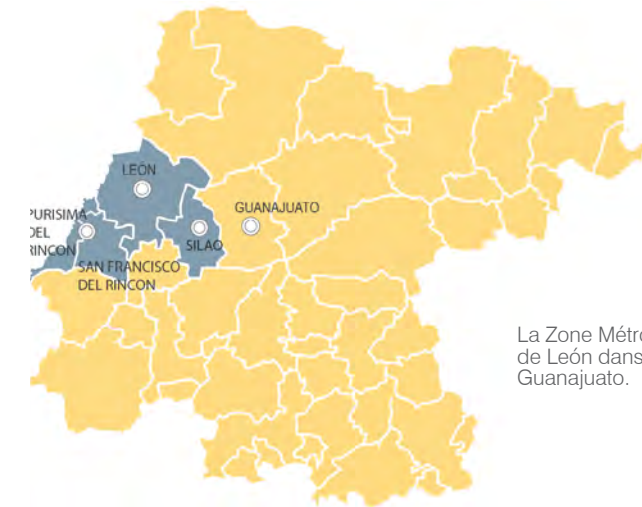
Population des grandes agglomérations au Mexique.  
Source: IPLANEG/Fundación Metròpoli.



Population des grandes agglomérations de la région centrale du Mexique  
Source: IPLANEG/Fundación Metròpoli.



L'État de Guanajuato dans la République Mexicaine.



La Zone Métropolitaine de León dans l'État de Guanajuato.



Les zones métropolitaines de l'État de Guanajuato  
Source: IPLANEG.

Elaborado por IPLANEG

# LA ZONE MÉTROPOLITAINE DE LEÓN

La Zone Métropolitaine de León (ZML) correspond à la septième zone métropolitaine la plus peuplée du Mexique, avec près de **1.7 million d'habitants**.

Par sa population, son rapport aux infrastructures primaires (rail, route, autoroute) et son rôle économique majeur, la ZML correspond au **cœur vivant de l'Etat**.

La métropole regroupe **4 municipalités** autonomes (León, Silao, San Francisco del Rincón, Purísima del Rincón) et **3 zones urbaines: Silao, León, et la ville conurbée de San Francisco et Purísima del Rincón**. A la fois unie et déséquilibrée, l'hypothèse de cette métropole constitue la première raison de la tenue de l'Atelier.

**La ville de Guanajuato**, capitale de l'état, correspond à une polarité administrative et touristique de grande importance. Officiellement, la ville n'est pas incluse dans la ZML. Très proche, presque déjà intégrée, elle s'inscrit dans la réflexion globale métropolitaine.

## 11SIP

### TIPO

- AUTÓDROMO
- CENTRAL DE AUTOBUSES
- CENTRO DE INVESTIGACIÓN
- ESTACIÓN DE FERROCARRIL
- ESTADIO
- MONUMENTO U OBELISCO
- MUSEO
- PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUA
- PLAZA DE TOROS
- RECLUSORIO
- ZOOLÓGICO

## 11SIA

### GEOGRÁFICO

- CEMENTERIO
- CENTRO COMERCIAL
- CENTRO DE ASISTENCIA MÉDICA
- ESCUELA
- INSTALACIÓN DEPORTIVA O RECREATIVA
- INSTALACIÓN INDUSTRIAL
- MERCADO
- PALACIO DE GOBIERNO
- PLAZA
- TEMPLO
- ÁREA VERDE

### BALDIOS\_ZE

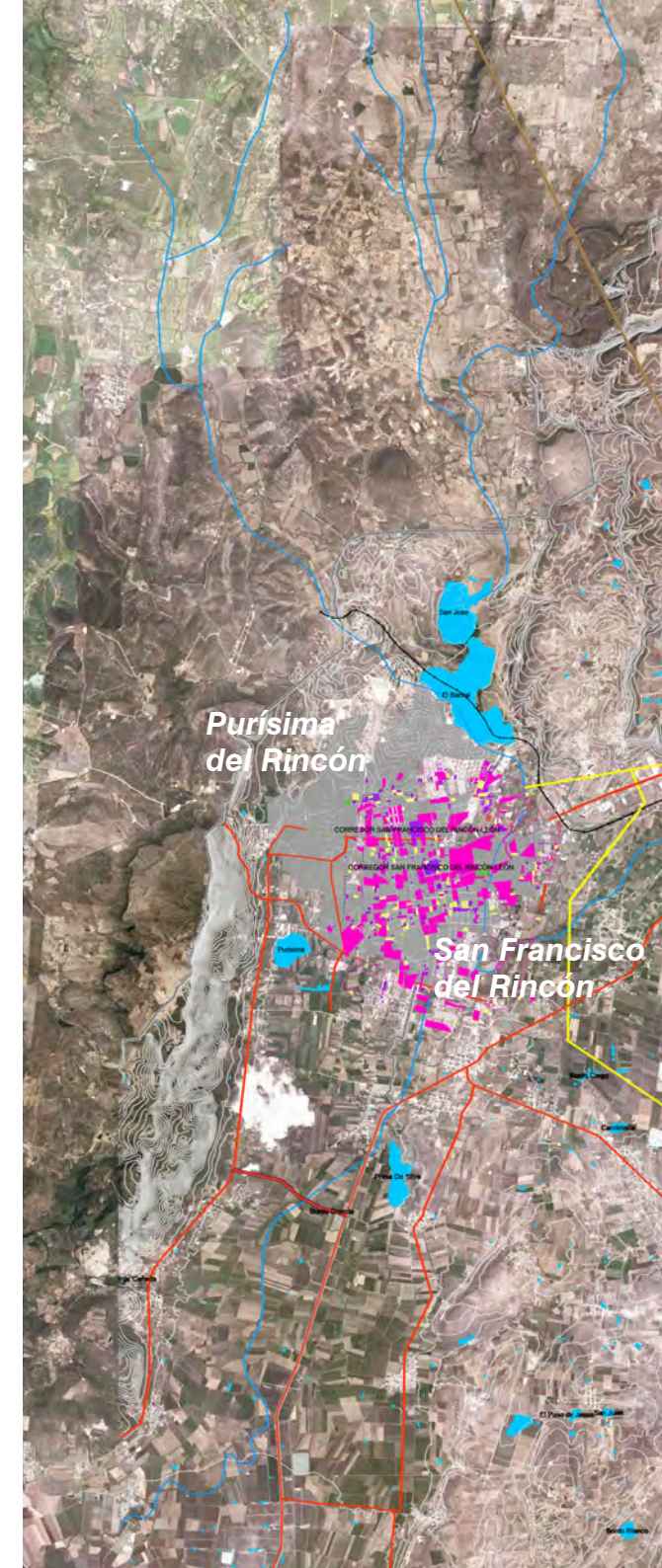
#### AREA\_MTS2

- 1000.024452 - 5000.000000
- 5000.000001 - 10000.000000
- 10000.000001 - 1205395.352460
- SUBESTACIONES

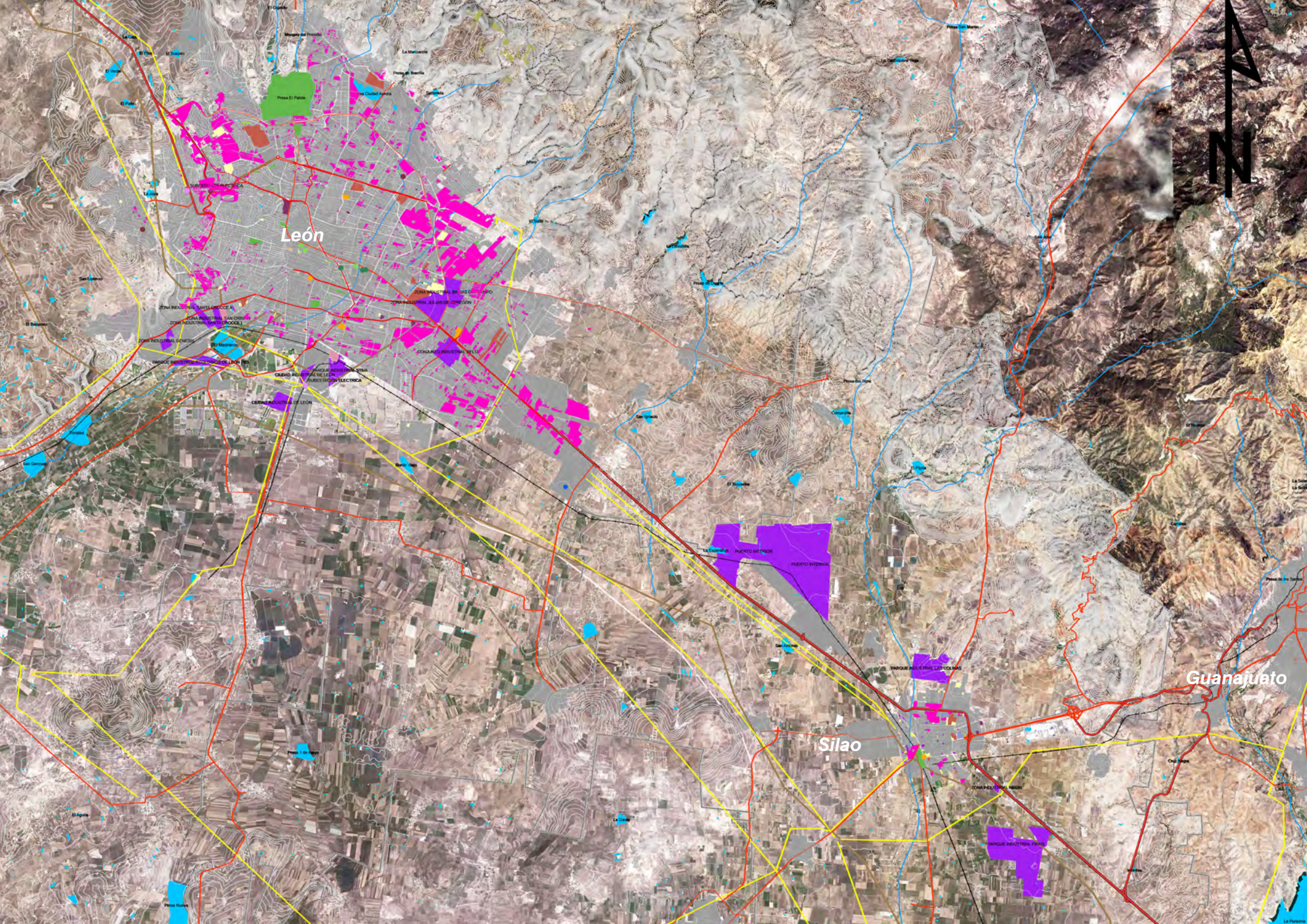
### RED\_CARRETERA

#### ADMINISTRA

- Estatal
- Federal
- Municipal
- LIN\_CFE
- RIOS
- FFCC
- duc\_pemex
- CURVAS\_NIVEL
- cuerpos de agua\_MTS
- ZONAS INDUSTRIALES
- LIMITE\_ZM
- LIMITE\_ZM







León

Silao

Guanajuato



# LEÓN, L'INVENTION DE LA MÉTROPOLE

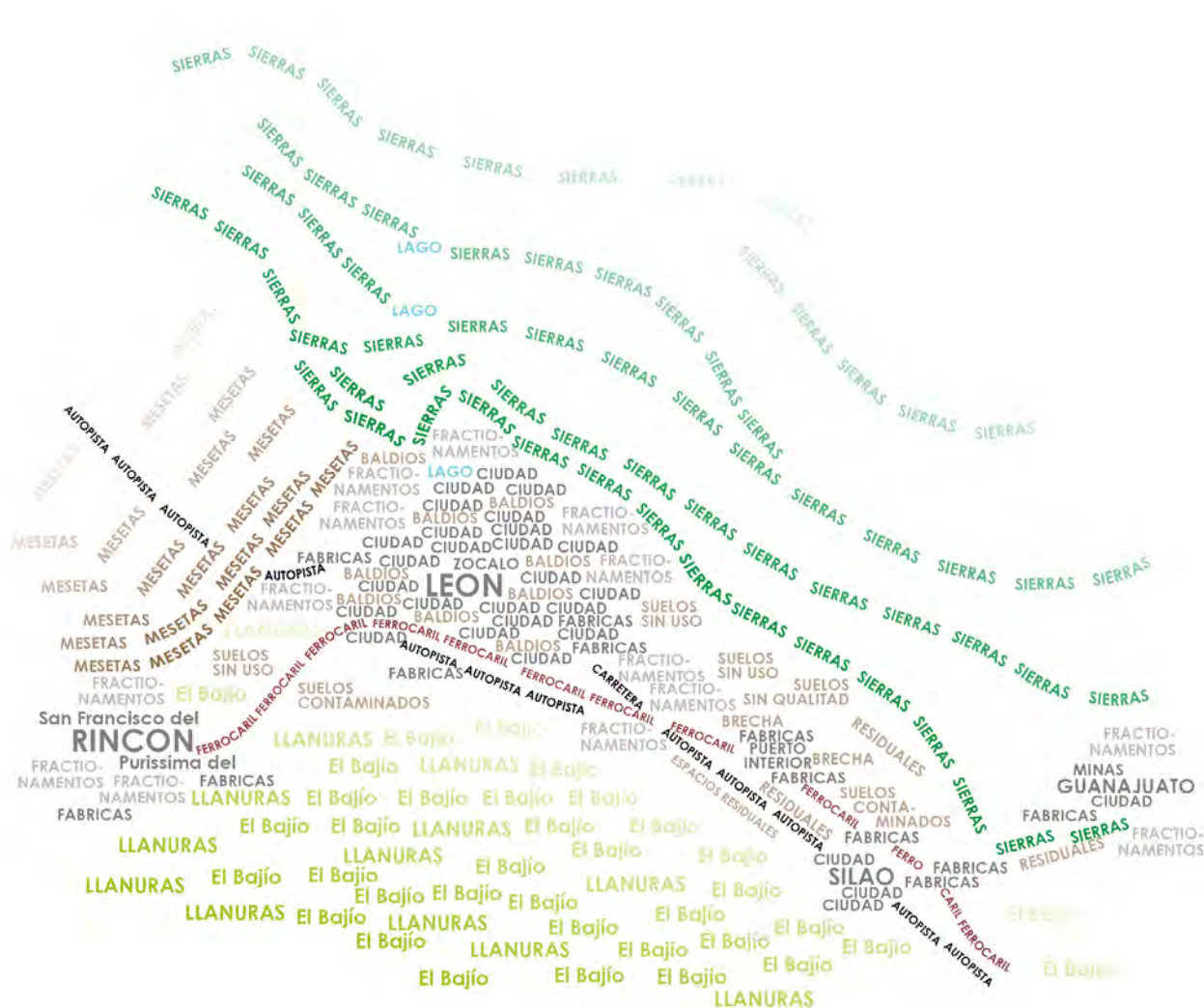
Depuis plusieurs décennies, la ville de León a connu un fort développement économique et démographique. Ville traversée, installée au cœur d'un territoire à dominante rurale, elle s'est muée depuis la Seconde Guerre Mondiale en une polarité majeure. En état de conurbation partielle avec ses voisines de Silao et San Francisco et Purísima del Rincón, la ville est désormais inscrite officiellement au cœur de la 5ème Zone Métropolitaine mexicaine.

Autant qu'une dénomination donnée par l'État mexicain lui-même, le terme de zone métropolitaine s'inscrit dans une somme de réalités et le processus de métropolisation peut être lu ici selon plusieurs points de vue.

Economiquement, le territoire connaît déjà un fonctionnement qui s'affranchit des limites administratives. Installations industrielles, entreprises moyennes ou grands groupes mondialisés ont trouvé ici un terrain de jeu à grande échelle.

Parce qu'il connaît un haut niveau de mobilité, le territoire accueille des activités qui s'inscrivent à plusieurs échelles et pour lesquelles la proximité physique n'est plus la notion déterminante. La population qui le pratique décline ainsi les différents moments de sa vie dans des configurations diverses et des vitesses variées.

Pourtant, le développement puissant qui sous-tend ce phénomène suscite réticences et interrogations. Quelle gouvernance et quel mode de développement? Quelles mutualisations stratégiques et quels défis communs relever? L'ambition de l'Atelier organisé dans la Zone Métropolitaine de León (ZML) consiste justement à définir une nouvelle vision stratégique : une série de propositions qui répondent aux interrogations du moment et esquissent les projets à venir.



Le document sujet qui a lancé cet atelier, proposait des premières pistes de réflexion pour le travail des équipes :

- la logique de croissance locale et le phénomène de l'étalement,
- le rôle des vides intra-urbains à l'échelle de la ZML,
- les notions de paysage, à toutes les échelles.

Ces éléments ont été développés par chacune des équipes engagées dans l'Atelier.

L'intitulé de l'atelier, «Zone Métropolitaine de León, sols et paysages à partager», résume en quelques mots les enjeux les plus saillants.

Ceux-ci concernent la Métropole et le processus qui la soutient, l'usage des sols et le rapport aux paysages ainsi que la notion de partage, le bien commun à même de déclencher un phénomène d'intégration.

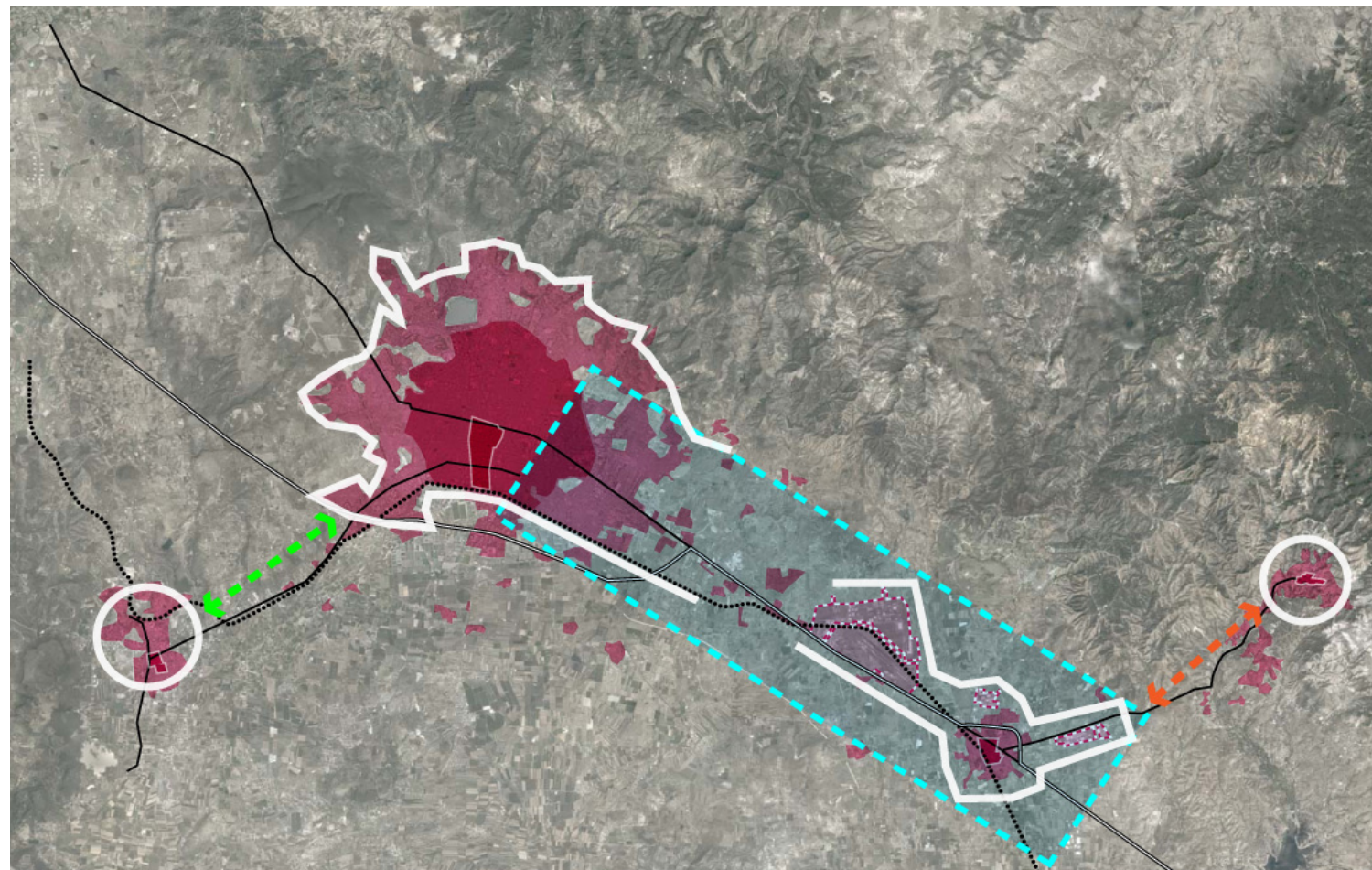
## LE PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION

A León, la question de la métropole correspond à celle d'un changement d'échelle objectif du territoire urbain ainsi qu'à un processus incitatif engagé par le gouvernement fédéral.

Le territoire de la ZML profite ainsi d'un positionnement stratégique et de bonnes connexions à l'échelle continentale. Ceci explique le développement économique particulier que connaît la ZML. Inscrit dans une logique globalisée, celui-ci se traduit localement par la multiplication d'urbanités génériques.

Depuis les lois de 2004 et de 2005, des zones métropolitaines ont été identifiées au niveau national. Dans ces 56 zones (où vivent 60% de la population mexicaine) l'État mexicain encourage la création d'entités spécifiques.

Dans la métropole de León, la question urbaine fait place à la réflexion territoriale. Des polarités plus ou moins autonomes s'affirment tandis que les ques-



tions de gouvernance se compliquent. Ce processus objectif et réglementaire de métropolisation nécessite d'interroger aujourd'hui les modes de développement et les transformations engagées.

Dans le cadre de l'atelier, des espaces à forts enjeux de projet ont été identifiés :

- la trame urbaine de León et des centres urbains des villes riveraines,

- le corridor à fort développement entre León et Silao, une ville linéaire spontanée à dominante économique en cours de création.

- l'espace naturel à fort potentiel entre la ville de León et l'agglomération urbaine de Purísima et San Francisco del Rincón.

## USAGE DES SOLS, VERS UN CHANGEMENT DE PARADIGME ?

Au cours des dernières années, la ZML a connu une forte phase d'expansion urbaine. Ce phénomène s'est traduit par un fort développement résidentiel et une dynamique d'installation de grands ensembles d'activités.

La bonne desserte de ce territoire et la progressive implantation de nombreuses zones logistiques et économiques (industrielles et services) ont augmenté son attractivité et engendré une demande accrue de l'usage des sols.

La spéculation immobilière a renforcé la fragmentation du territoire, socialement et spatialement. Des mécanismes sociaux complexes ont combiné la croissance de quartiers informels et une production massive de logements subventionnée par des fonds publics. Ceux-ci ont souvent été implantés de façon erratique.

Le résultat de ce processus peut être analysé comme un espace hybride, une mosaïque de pièces urbaines disjointes, d'usages variés et de tailles différentes. Ces éléments autonomes ne semblent être régis dans leur installation ou leur développement par aucune planification d'ensemble.

L'initiative privée comme seul moteur et une absence de réglementation foncière ont généré une matrice urbaine poreuse aux multiples interstices. Plusieurs types d'espaces résiduels ou sous-investis ont été identifiés.

Les «Baldíos», sont définis ainsi comme des espaces vides intra-urbains, correspondant à des terrains spéculatifs aptes à accueillir du logement mais non bâtis. Ces terrains, très importants à l'échelle de León, ont été identifiés comme des espaces prioritaires. Le vide qu'ils installent correspond à des interruptions, des trous noirs urbains, qui ne trouvent que très rarement un usage provisoire.

Leur définition est toutefois soumise à des variations qui nécessitent de les considérer individuellement. Les «Vacíos» correspondent eux aussi à des espaces vides, soumis à la même gestion spéculative, mais situés cette fois en dehors des emprises urbaines.

Les espaces fermés, «Espacios Cerrados», constituent également des interruptions de la continuité urbaine à grande ou moyenne échelle.

Ces enclaves, représentatives des urbanités émergentes, sont également très nombreuses sans toutefois avoir été identifiées comme des espaces à interroger.

Enfin, la zone métropolitaine possède beaucoup d'édifices en état manifeste d'abandon. Ces vestiges occupent également des espaces non négligeables.

Le constat pourrait être sévère et la réflexion sur l'usage des sols pourrait dans le pire des cas tenir du vœu pieux.

Pourtant, certains prédisent que ce processus, sur lequel l'initiative publique ne semble pas avoir prise, serait arrivé à sa fin.

Les débats en cours au Mexique au plus haut niveau remettent en cause les formes urbaines produites massivement et l'étalement qu'elles ont engendré. Les concepts de verticalité, de densité, de mixité, d'accessibilité et de rationalisation des services urbains sont de plus en plus mis en avant.

Les organismes financeurs eux-mêmes prévoient de renouveler les mécanismes de mobilisation foncière.

Les propositions de l'Atelier s'inscrivent dans le contexte d'un véritable changement de paradigme dans la production contemporaine de la ville mexicaine. Cette position tient du pari puisqu'il est difficile de savoir si de nouveaux projets ont déjà été lancés dans le cadre de ce renouvellement.



## PARTAGE ET BIEN COMMUN, À LA RECHERCHE DU DÉCLENCHEUR

L'intégration métropolitaine au sein de la ZML s'inscrit dans un climat de rivalités inavouées.

León, la «ville-mère» de la métropole existe par sa population, ses services et son dynamisme tertiaire. Silao, ville industrielle, apparaît comme une cité très productive qui attire une économie de grands groupes à grande échelle.

San Francisco et Purísima del Rincón, deux municipalités indépendantes mais en état de fusion urbaine, cultivent une qualité de vie particulière plus proche du territoire naturel de la plaine du Bajío .

Comment alors faire métropole dans un contexte où les acteurs concernés montrent parfois une certaine réticence?

Ce territoire a connu dans son passé des bouleversements économiques violents qui ont constitué autant de sauts d'échelle : développement massif de l'industrie du cuir après 1945, arrivée de l'usine General Motors de Silao en 1994 ...

Quelle pourrait être la décision qui catalyserait les énergies ? Quel projet partagé pourrait abolir les barrières et révéler le territoire à sa propre réalité de métropole ?

Devant les blocages observés, nous avons proposé d'aborder la notion de « bien commun » comme prétexte à l'intégration métropolitaine. Pour nous, la prise en compte du paysage pouvait être à l'origine d'un sentiment d'appartenance commune au niveau des acteurs comme des citoyens.

Eau, environnement, paysage, équipements structurants, services ou infrastructures ; de nombreuses mises en commun s'effectuent déjà à l'échelle de ce territoire même s'il s'agit de partages «de fait». Notre conviction nous porte à croire que cet Atelier pourrait fournir la notion clé, investie par les différents acteurs, qui déclencherait le processus de solidarité et d'intégration territoriale.

Nous espérons que ces pages contiennent ce déclencheur.

Rémi Ferrand / Oriol Monfort - Pilotes de l'Atelier

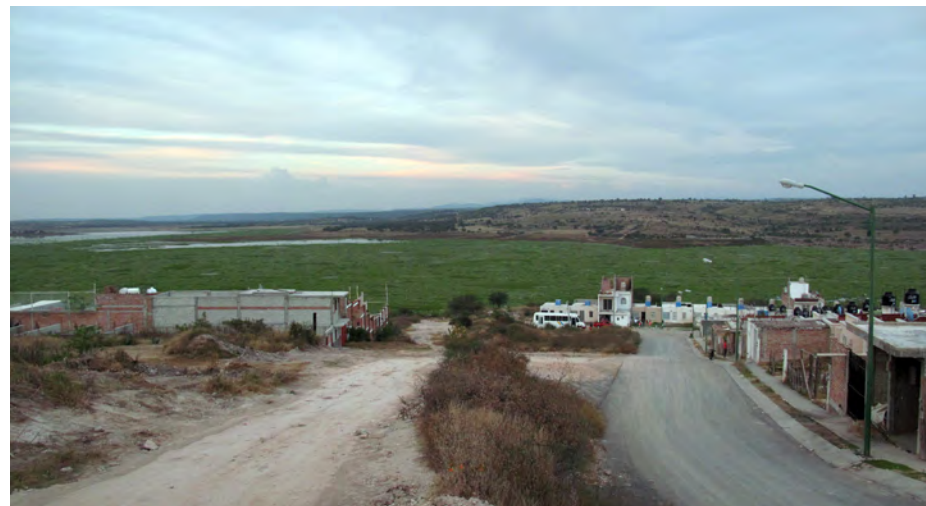
León, Patrimoine culturel et démographique



Silao, Patrimoine industriel et logistique



San Francisco del Rincón et Purísima del Rincón, Patrimoine hydraulique et naturel



# CHIFFRES CLÉS

## DÉMOGRAPHIE

56 zones métropolitaines sur le territoire national, au sein desquelles se concentre 60% de la population.

ZML, 7ème zone métropolitaine nationale avec 1,7 millions d'habitants.

ZML : 2400 km<sup>2</sup> et 2,4% de taux de croissance annuel de la population.

Répartition de la population :

León 80% / Silao 10%

San Francisco del Rincón 6 %

Purísima del Rincón 4 %

Durée moyenne de scolarisation : 9,3 ans.

38% de la population de la ZML serait en situation de pauvreté.

47% de la population de León habite un logement social.

## ÉCONOMIE

Mexique, 2ème puissance économique d'Amérique Latine.

PIB de l'État de Guanajuato

Secteur Primaire : 4,4%

Secteur Secondaire : 37 %

Secteur Tertiaire : 58,6%

Age moyen de la population active : 36 ans

62 % de la population active travaille dans le secteur informel.

Revenu moyen mensuel : 390 euros (430 au niveau national).

10% des voitures et 43% des chaussures du pays sont produites dans l'État de Guanajuato.

Valeur de la production industrielle dans chacune des 4 communes (ordre de grandeur) :

Silao 48%, León 45%, SF 4%, Purísima 3%

## MOBILITÉ

A León : 196 voitures particulières/1000 habitants (En France 578, aux États-Unis 797).

Taux de croissance du parc automobile : 7,4%

Part modale:

35% des déplacements en voitures

33% des déplacements en transports en commun

32% non motorisés

Transport public: 850.000 voyages par jour.

Système BRT (depuis 2003).

50 km de voie aménagées, 1700 bus, 55 arrêts.

## ENVIRONNEMENT

450.000 tonnes de déchets produits à León en 2012.

(0,85 kg par jour et par habitants contre plus de 1kg en France).

74% de ces déchets sont enterrés en décharge.

7 stations de traitement des eaux usées sur le territoire de León qui traitent 80% des effluents.

40% du réseau d'adduction génère des pertes.

2.500 L/s extraits des 130 puits dans la nappe phréatique.

## PAYSAGES

14% (55.000 sur 394.000) des logements sont inhabités à León.

2300 ha de zones classées comme «Baldío» dans l'agglomération de León.

L'État de Guanajuato dispose de 15.000 km<sup>2</sup> de terrains agricoles soit 48% du territoire de l'État  
220.000 ha de petites exploitations agricoles à l'échelle de la ZML.



# DATES IMPORTANTES

Vers 1000 av. J-C

Territoire habité par des groupes indigènes variés comme les Toltèques, Chichimèques et Guamares.

2 février 1530

Première présence de l'armée espagnole sur le territoire.

1537

Fondation de Silao, village Otomí.

1546 - 1554

Découverte des mines de Guanajuato.

Le 20 janvier 1576

Fondation de Villa de León par ordre du vice-roi.

1607

Fondation officielle du village indigène Otomí De San Francisco del Rincón.

1821

Indépendance du Mexique.

1881

M. J. Isabelle Macías fonde la première usine de chaussures.

1882

Inauguration du premier convoi de passagers entre León et Ciudad Juárez.

1910-11

Révolution Mexicaine.

1945

León est appelé «la ville des ateliers»: après la Seconde Guerre Mondiale, l'industrie de la chaussure décolle et exporte aux États Unis.

1966

Construction du Cristo Rey en haut du Cerro del Cubilete à Silao.

1982

Création de la SAPAL (Système d'eau potable et de canalisations de León).

1994

Entrée en vigueur de l'ALENA.  
Privatisation des lignes de chemin de fer.

Inauguration de l'Usine GM de Silao.

Création de l'IMPLAN, (Institut Municipal de Planification) de León.

2003

Inauguration du Système Intégré de transport (SIT).

2007

Création de l'Iplaneg (Institut de Planification de l'état de Guanajuato).

2008

Création du Port Intérieur.



# COMPRENDRE LE LEÓN D'AUJOURD'HUI

## DIMENSION HUMAINE DU DÉVELOPPEMENT EN COURS

De beaucoup de points de vue, une certaine dimension « humaine » semble absente du développement de certains des noyaux urbains de la ZML. Dans ces espaces « génériques » il semble aujourd'hui nécessaire de rapprocher le modèle urbain du mode de vie de ses habitants : retrouver un sentiment d'appartenance, faire communauté et permettre aux habitants de s'approprier et d'habiter le territoire.

Il existe de nombreux cas, comme celui des places de quartiers, où s'estompent voire disparaissent les éléments urbains qui servaient à l'expression des valeurs de caractère historique ou symbolique.

Les fraccionamientos "déterritorialisés" constituent les symboles de cette rupture. Ils apparaissent comme des lieux uniformisés et standardisés qui ne laissent pas d'espace à la convivialité et sont la cause d'une ségrégation sociale qui ne permet plus de cohésion.

La déconnexion des distinctes fonctions urbaines (transport, activité économique, résidence...) résout des problèmes spécifiques isolés mais ne prend pas en compte la place de l'habitant dans son environnement.

Par conséquent, on identifie d'importantes déficiences structurelles dans la composition des trames urbaines. Il s'agit de morceaux isolés dans un développement non planifié qui fabrique des aires résidentielles sans les équipements publics et les espaces libres nécessaires pour garantir la qualité de vie et le bien-être des habitants.

Ce processus multiplie les non-lieux, suscite un sentiment de déracinement et encourage l'abandon de certains des logements. La séparation des fonctions dans l'espace contraint ainsi des personnes ou des familles à de longs déplacements quotidiens. Ce qui explique le taux élevé d'abandon des logements.

Dans le cas de León, les quartiers auto-construits sont parfois organisés autour de ce type d'espaces. Les « polygones de pauvreté » répartis aux limites de la zone urbaine sont des entités identifiables où une action serait souhaitable. Curieusement ces quartiers d'origine informelle semblent avoir sur le long terme, plus de caractère urbain et une meilleure qualité de vie. Imaginer la métropole, c'est également repenser la manière d'occuper le territoire à partir de la place de l'habitant, en raisonnant à la fois à petite échelle et avec une vision d'ensemble sur le long terme.

## VILLES ET TERRITOIRES

Le processus de construction de la ville s'est parfois développé contre le paysage originel du site. Dans un modèle de développement durable, ce processus doit comprendre et intégrer les règles du jeu du système écologique du territoire ainsi que la préservation des valeurs patrimoniales et paysagères qui identifient les lieux et leurs habitants.

San Francisco del Rincón et Purísima del Rincón, deux communes conurbées, conservent un caractère local et une relation avec le territoire et l'environnement, avec une valorisation des espaces libres et une attention portée au rôle que joue l'agriculture pour la ville et son économie. Les indicateurs distance domicile-travail, la circulation automobile générée en dehors de la ville jusqu'à son cœur sont raisonnablement équilibrés. La municipalité génère de l'emploi pour une partie importante de sa population.

La ville de Silao, avec une situation de départ comparable à celle de San Francisco et Purísima, a connu une évolution au cours de laquelle de multiples développements et infrastructures se sont superposés aux caractéristiques locales, avec une croissance rapide de l'activité économique à échelle globale. Les zones de développement et les polygones et parcs industriels s'inscrivent en rupture avec les valeurs naturelles, paysagères et

environnementales du territoire.

León connaît aujourd'hui une tendance dans laquelle la relation au territoire tend à disparaître. Dans certaines zones de contact avec le relief, la forme urbaine escalade la topographie en transformant le territoire et en bouleversant certains équilibres : la végétation existante, le ruissellement, la nature même du terrain. A l'est le contact avec Silao se construit avec un enchaînement de grands complexes de logements fermés (fraccionamientos) qui ne prennent pas en compte les valeurs du lieu et ses qualités environnementales. Dans une région pauvre en eau, on a pourtant privilégié une croissance urbaine horizontale.

Il est fondamental pour l'amélioration et la planification de la ZML de se concentrer sur des actions possibles qui puissent prendre en compte la nature des lieux, la disponibilité des ressources et l'équilibre écologique.

## DENSITÉ ET INTENSITÉ

L'important développement urbain des dernières années s'est traduit par une occupation des sols massive et incontrôlée. Au cours des dernières décennies, la population a doublé quand l'étalement de la ville a été multiplié par six. La relation à l'espace et au sol est seulement considérée dans sa dimension mercantile, comme si l'espace était une ressource illimitée.

Résulte donc de cette consommation excessive, une extension urbaine de très basse densité, en forme de mosaïque, qui a contribué à la fragmentation de l'espace et à la création de friches et délaisés. Friches et délaisés sont autant de preuves du gaspillage d'espace. Selon une perspective de développement durable, l'espace ne peut pas être uniquement considéré pour sa valeur marchande. Il devrait aussi être considéré comme une ressource limitée avec des valeurs sociales, écologiques, stratégiques, pro-



ductives et économiques. La valeur de l'espace ne se réduit pas à son prix, elle est associée à la particularité de l'espace et à l'usage que l'on en fait. Un espace donné inscrit dans son territoire (géographique, écologique, urbain, connectivité, topographie, etc.) a ses caractéristiques propres, ses avantages et désavantages. On ne peut pas adapter n'importe quel lieu à n'importe quel usage.

La tendance au gaspillage de l'espace dans la ZML a multiplié les espaces de basse densité et a privilégié un développement poreux. Ces vides ou interstices, espaces antérieurement occupés, constituent un défi stratégique pour le futur : une réserve de sols et une occasion unique d'orienter le développement en promouvant de nouvelles relations.

## LABORATOIRE DE MOBILITÉ

La ville de León a su développer dans le passé un modèle précurseur en matière de mobilité : système de transport public urbain d'autobus articulés (Optibus) et système complémentaire de lignes de desserte et stations de transfert (SIT). On peut aussi parler du réseau de pistes cyclables qui s'est développé conjointement avec un intérêt croissant de la population pour le vélo.

Dans le même temps, l'industrie automobile est particulièrement importante dans le panorama des activités économiques de la ZML, en particulier dans la municipalité de Silao. L'identité de la région est inséparable de cette industrie automobile : comme générateur d'emplois, et à travers les processus de développement urbain et la culture liée à l'usage de l'automobile.

La portée des initiatives visant la répartition modale de la circulation est limitée, notamment au regard de l'impact sur le développement urbain de l'utilisation de l'automobile – au détriment du piéton (avenues, grandes voiries, stationnements). On voit aussi que différentes problématiques associées aux mécanismes actuels de développement sont relatives au thème de la mobilité (trottoirs étroits, rues impraticables, voies interrompues, détournement de l'autoroute 45, etc.).

Il apparaît nécessaire de continuer le processus, déjà lancé, d'innovation en matière de transports. Comment résoudre les problèmes de circulation routière de la ville de León ? Quel système de transport public interurbain à l'échelle de l'État de Guanajuato ?

Quelle pertinence pour les nouvelles voies projetées : rocade dans la plaine agricole entre Silao et San Francisco/ Purísima del Rincón alors même que l'autoroute 45 autour de León n'a toujours pas été bouclée ?

La mobilité est un puissant outil pour structurer le territoire et changer le modèle urbain. Elle peut avoir des effets bénéfiques à différentes échelles. Il s'agit d'un outil avec une relation coût/bénéfice intéressante c'est-à-dire qu'il est possible d'obtenir de grands résultats avec de faibles investissements.





## 2. VISITES ET CONFÉRENCES THÉMATIQUES



# VISITES

SAMEDI 23 NOVEMBRE

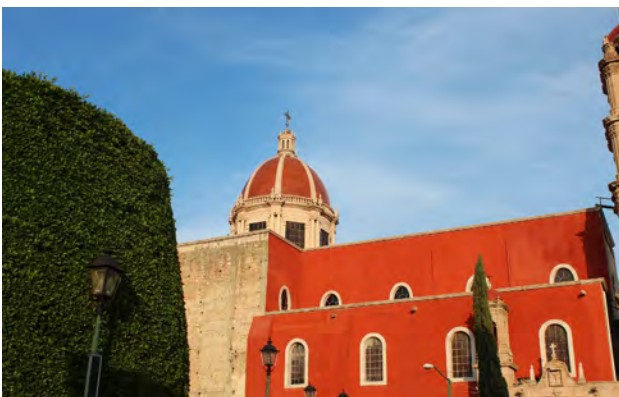
La première journée de visites a été consacrée à la découverte de la zone centrale et de la ville de León, du corridor León-Silao, et de la ville de Silao.

Au départ du centre-ville de León et accompagnés par Salvador Paez de l'IMPLAN, les participants parcourent le Barrio Arriba, quartier historique qui abrite aujourd'hui encore de nombreuses tanneries. Le parcours débouche sur le **Boulevard Juan Alonso Torres, puis sur l'axe métropolitain (Eje Metropolitano/Bulevar de La Luz), actuels et futurs axes de développement au nord-est de la ville de León vers Silao**, avec leurs dévelop-

A Silao avec le maire C. Enrique Benjamin Solís Arzola.



Le centre historique de Silao.



Au coeur des grands terrains en friche de León.

pements résidentiels et commerciaux récents et leurs grands terrains en friche. La visite se poursuit dans la **zone de l'ancien aéroport San Carlos, entrée de ville de León et principale zone de croissance vers Silao le long de l'autoroute 45**, qui a connu un développement récent (coup sur coup deux nouveaux campus universitaires et un hôpital régional) et où le développement de nouveaux lotissements est à l'oeuvre.

L'après-midi a été consacrée à la visite de la ville de Silao, avec la présence et les commentaires du maire C. Enrique Benjamin Solís Arzola, de la directrice de l'IMPLUS Celina del Carmen Salazar Gutiérrez, et l'historienne de la ville Paola Maria Trujillo Hernandez, entre autres. Après avoir arpenté **les abords de l'autoroute 45 qui traverse la ville d'est en ouest et ses terrains en friche**, les participants découvrent **le quartier de la gare de Silao, avant de visiter le centre-ville et de découvrir son patrimoine historique**. La journée se clôt par la **visite du Port Intérieur, grande zone industrielle de Silao**.

La gare de Silao.



Le quartier de la gare de Silao.



## DIMANCHE 24 NOVEMBRE

La deuxième journée a été consacrée à une visite de différents quartiers résidentiels de León dans un premier temps et à la visite de San Francisco et Purísima del Rincón dans l'après-midi.

La matinée du 24 novembre a été consacrée au thème de l'habitat et à la visite de différents quartiers résidentiels de la ville: accompagnés par Isidro Martínez de l'IMUVI (Institut Municipal du Logement), les participants découvrent le **panorama des typologies d'habitat de León**, avec le quartier de **San Juan Boscos** (quartier mixte autoconstruit consolidé), de **Piletas** (quartier autoconstruit peu consolidé) et la **zone de Las Joyas, immense zone d'habitat populaire qui s'étend à l'ouest de la ville de León**, avec ses grands lotissements de logements sociaux et avec ses quartiers auto-construits irréguliers ou régularisés. De retour de Las Joyas, ils passent par les lotissements de luxe pour les classes les plus aisées, de l'autre côté de la Cañada del Refugio, et aboutissent au Cerro Gordo, **espace naturel au coeur de la ville qui offre un point de vue spectaculaire sur la ville et sa géographie**. Après une brève ascension sur la colline, les participants abordent les **thématiques environnementales et paysagères de la métropole**, accompagnés entre autres par Mónica Elías Orozco (directrice du département environnement et architecture du paysage de l'université Iberoamericana de León).

Visite du Cerro Gordo, une opportunité pour observer les terrains en friche de la zone de l'université La Salle et une occasion pour aborder les thématiques paysagères et environnementales de la métropole.



La grande zone d'habitat populaire de Las Joyas.

La vue sur la plaine agricole et sur la ville conurbée de San Francisco et Purísima del Rincón.

Après avoir déjeuné dans le **centre historique de San Francisco del Rincón**, accueillis par le maire Javier Casillas Saldaña, les participants découvrent la zone urbaine conurbée de San Francisco et Purísima del Rincón, accompagnés entre autres par José Antonio Navarro Márquez (directeur du développement urbain, de l'écologie et des transports de San Francisco del Rincón), Gabriel Eduardo Garcia Ortega (directeur du développement urbain de Purísima) et Adriana Francisca Rocha Ramírez (directrice de l'environnement et de l'écologie de Purísima). La première partie de la visite permet aux participants de découvrir **les ruines de la Hacienda de Santiago et l'Ojo de Agua**, lieux d'origine de la fondation de la ville de San Francisco del Rincón et aussi territoire de projet pour le gouvernement municipal qui prévoit d'y construire un **nouveau boulevard**.

La visite se poursuit à **Purísima del Rincón**, où les participants parcourent la zone de développement récent et à l'œuvre autour du Bulevar del Valle, avant de se rendre à **un belvédère situé sur la colline** de la réserve naturelle protégée de Palenque, depuis laquelle ils découvrent un panorama de la grande plaine agricole et des zones urbaines des deux municipalités.



Visite de San Francisco et Purísima del Rincón.



## LUNDI 25 NOVEMBRE

La matinée du lundi 25 novembre est dédiée à la cérémonie d'ouverture officielle de l'atelier, événement public organisé à l'hôtel de ville de León, et au cours duquel les élus de la zone métropolitaine de León expriment leurs impressions et leurs attentes devant le public et les participants des ateliers.

Les élus ou représentants des élus de la zone métropolitaine, ainsi que les représentants de l'IMPLAN, de l'IPLANEG, et des Ateliers.



Avant d'assister à un cycle de conférences dans l'après-midi, l'équipe des Ateliers se dirige vers le **quartier historique de San Miguel**, accompagnée par Miguel Ángel García Gómez (professeur et chercheur à l'Université de Guanajuato). La matinée se termine dans le **quartier de la gare de León**.

La gare de León.



Cérémonie d'ouverture de l'atelier.



# CONFÉRENCES

## PRÉSENTATION DE LA DYNAMIQUE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DE LA PROBLÉMATIQUE DES BALDÍOS DE LA ZML

Graciela Amaro Hernandez, Directrice Générale de l'IMPLAN.

Cette présentation consiste à faire connaître aux participants le Plan d'Aménagement territorial de la municipalité de León (POTE selon son sigle en espagnol) qui inclut notamment une approche écologique du territoire. Il faut préciser que ce Plan d'Aménagement doit permettre d'intégrer les espaces sous-utilisés de la zone métropolitaine en développant des services écosystémiques, sociaux, culturels, artistiques et récréatifs notamment des services d'infrastructure en communication et des espaces de convivialité pour les citoyens. La création d'un système d'espaces verts est prévue, afin de promouvoir une gestion transversale de ces espaces et de favoriser la participation citoyenne. Il existe aussi un Plan sectoriel qui définit à court, moyen et long terme la politique de la ville.

## DENSITÉ DES ESPACES URBAINS ET OUTILS DE L'ACTION FONCIÈRE

Pascal Dayre, Directeur Adjoint des Etablissements Publics Fonciers d'Île de France.

En France, un Etablissement Public Foncier (EPF) est un opérateur du territoire qui, grâce à la taxe spéciale d'équipement, peut établir des conventions avec les Collectivités territoriales. Cette taxe spéciale d'équipement représente un levier important de contrôle de l'usage du sol en amont des projets de construction publique. L'exemple de l'Etablissement Public Foncier d'Île-de-France est particulièrement représentatif car il intervient sur les deux tiers du territoire régional et a pour objectif d'atteindre la totalité de sa superficie en 2016. Ce système est vertueux car il respecte l'environnement, est économiquement viable et respecte les différents échelons de gouvernement.



## GOUVERNANCE ET FONCTIONNEMENT ADMINISTRATIF DE LA ZML

Quelle gouvernance du territoire entre l'échelon fédéral, l'échelon de l'État, l'échelon métropolitain et l'échelon municipal ?  
Horacio Guerrero García, Directeur Général de l'IPLANEG de l'État de Guanajuato.

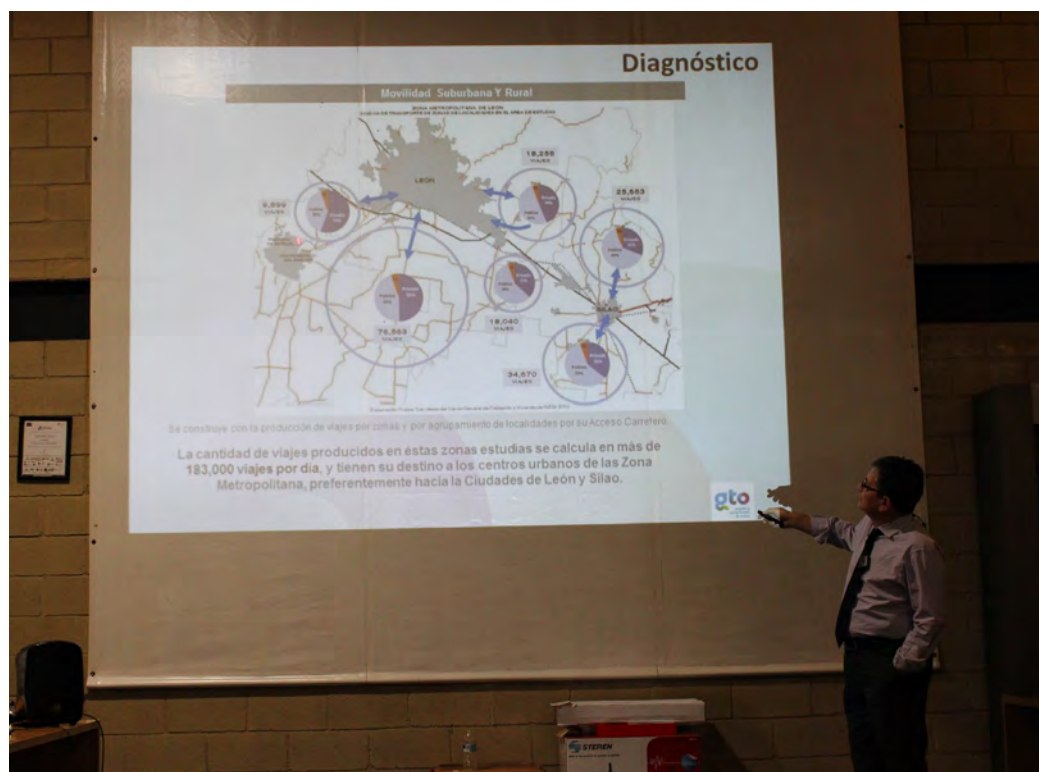
Au cours de ces vingt dernières années, la population de la zone métropolitaine de León a augmenté en moyenne de 174 000 habitants tous les cinq ans. Face à cette croissance démographique qui génère de nouvelles dynamiques territoriales, l'IPLANEG est créé en 2007. Horacio Guerrero García précise que l'Institut de Planification est un instrument du pouvoir exécutif de l'État et qu'il se positionne comme Secrétaire exécutif de la Commission métropolitaine de León. Précisons que cette même Commission intervient dans le schéma directeur de la Commission métropolitaine de l'État de Guanajuato. Parmi les politiques que développe l'Institut, le Directeur Général évoque l'accord de coopération avec la Communauté Urbaine de Bordeaux. Cet accord permet l'échange de bonnes pratiques et le développement de projets communs sur des problématiques telles que le transport et la mobilité, l'eau et l'assainissement ou encore la gestion des déchets.



## DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES DE LA ZML

Gerardo Jiménez, IPLANEG.

Afin de comprendre la logique économique de la zone métropolitaine de León, il faut savoir que sa population connaît un accroissement naturel supérieur aux zones métropolitaines les plus importantes du pays. Le PIB de la ZML représente un tiers du PIB de tout l'État de Guanajuato grâce à son économie à 60% tertiaire. Au niveau de la distribution des revenus, précisons que la population de la ZML est caractérisée pour être à 4.2% en situation d'extrême pauvreté. Cependant, les municipalités comptant les indices de Gini les plus importants de l'État se trouvent hors de la ZML.



## ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DE LA ZML : EAU, AGRICULTURE, CONSOMMATION DU PAYSAGE NATUREL

José Isidro Cuevas Carrillo, coordinateur de l'Aménagement écologique et des programmes spéciaux de l'Institut d'Écologie de Guanajuato.

L'Institut d'Écologie de l'État de Guanajuato a été créé dans l'objectif de faire de la recherche et de créer des programmes et des normes en matière environnementale. Face aux conflits d'usage des ressources naturelles entre différents acteurs économiques et sociaux, l'Institut travaille à la mise en place d'un indice de durabilité environnementale. Cet indice, qui doit notamment permettre la réalisation d'une enquête approfondie sur tout le territoire, comporte trois approches: mesure des pressions sur le capital écologique, état du capital écologique et de la vulnérabilité environnementale. Précisons que l'information collectée permettra d'identifier les priorités des futures politiques publiques. L'Institut joue aussi le rôle de conseiller technique et juridique auprès des municipalités. Un exemple significatif de ce rôle est le futur projet de zones tampons pour régler les problèmes d'inondation à Purísima del Rincón.



## TRANSPORTS ET MOBILITÉ DE LA ZML

Jesus Solorzano Jaramillo, Directeur adjoint de l'IPLANEG.

Ces dix dernières années, la Zone métropolitaine de León a subi une expansion territoriale importante due à la croissance des périphéries des villes, de l'activité économique des zones industrielles et des zones rurales et semi-urbaines des quatre municipalités qui la composent. En termes de mobilité, 77% des 183.000 déplacements quotidiens de la ZML se font en véhicule particulier. Précisons que la possible installation d'industries manufacturières sur le corridor León-Silao ajoutera de 150.000 à 177.000 voyages de plus. En guise de conclusion, nous pouvons dire que l'expansion urbaine, la faible densité urbaine qui en résulte, les nouveaux pôles d'emplois et la connectivité des noyaux urbains sont des facteurs déterminants à prendre en compte pour la création d'un système intégral de transport.

## POLITIQUE FISCALE MUNICIPALE ET CONTRÔLE DU SOL

Arturo Sapien, directeur général des recettes de la municipalité de León

Arturo Sapien explique qu'au Mexique, l'impôt foncier représente seulement 0,3% du PIB (produit intérieur brut) ce qui signifie qu'il est un outil de contrôle des sols défaillant pour toutes les municipalités et pour celle de León en particulier. Précisons en effet que l'impôt foncier se prélève uniquement sur les territoires urbains et à des taux différents selon qu'ils sont construits ou non. Cette taxe n'empêche ni l'inégalité, ni l'insalubrité, ni la spéculation foncière.





# 3. PROJETS



NATURAL RESOURCE  
DIVERSITY

SEM DE LEÓN

L'AUTRE PESSON  
SUR





1. Víctor Ebergenyi Kelly
2. Javier Esquillor
3. Guillermo Samuel Andrade Lovera
4. Vincent Perrault
5. Sara Noemí Mata Lucio
6. Marta Masferrer Juliol

- Architecte  
 Ingénieur  
 Urbaniste  
 Economiste et Urbaniste  
 Journaliste et doctorante en urbanisme à la UAM  
 Architecte

- Mexique  
 Espagne  
 Mexique  
 France  
 Mexique  
 Espagne

# LA MÉTROPOLE EST UNE: ONDA COMÚN



# A

“Nos ressources naturelles sont en pénurie et pourtant nous n'avons pas encore appris à les utiliser. Nos outils intellectuels sont encore plus pauvres. Nous n'avons que peu pensé par nous-mêmes [...] Tout semble n'être qu'une grossière erreur. Nous nous disons pour nous consoler que les choses se sont passées comme elles n'auraient pas dû. Ce n'est pas l'histoire qui s'est trompée mais bien nous. Nous devons apprendre à regarder la réalité en face. Inventer, s'il est nécessaire, des mots et des idées nouvelles pour exprimer ces nouvelles et étranges réalités qui ont coupé court à notre pensée. « Penser » est le premier devoir de l'intelligence. Parfois même, son unique devoir. »

Octavio Paz. “El Laberinto de la Soledad” 1950

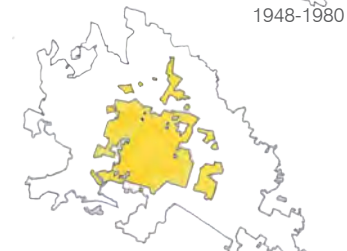
La ZML est déconnectée du territoire. Son sol est occupé et dégradé par la prolifération des quartiers informels et un marché immobilier et économique dérégulé. En ont résulté des dynamiques qui entravent l'efficacité des territoires (par exemple distribution des services et équipements, distance domicile-travail), santé et identité (pollution, lotissements non conformes aux documents de planification, perte de références, éloignement des espaces naturels) et de ses habitants (par exemple perte, manque de reconnaissance, pollution, habitudes alimentaires et sportives).

La localisation stratégique de la ZML l'a converti au travers de l'histoire en un point de communication névralgique. Mais cette condition, en soit, est loin d'être suffisante pour garantir la stabilité et la prospérité de cette aire métropolitaine dans le temps. Il faut ajouter à cela deux enjeux supplémentaires : oser intégrer les dynamiques de l'économie globale, considérer les limites et les potentiels de ses propres ressources. Cela passe inévitablement par une réconciliation avec le territoire et que ses centres d'activités soient une démonstration de son affection pour lui.

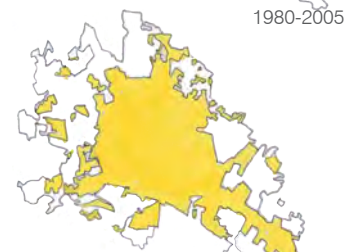
Aujourd'hui, le destin oblige la ZML non seulement à penser mais aussi à matérialiser son intelligence sur le territoire. L'urgence est de focaliser son attention sur le substrat territorial (eau, sol et énergies) et de savoir où et comment se déroulent les activités anthropiques.



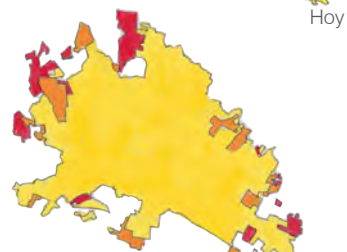
1850-1948



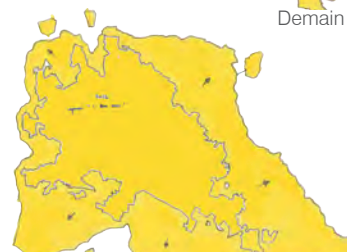
1948-1980



1980-2005

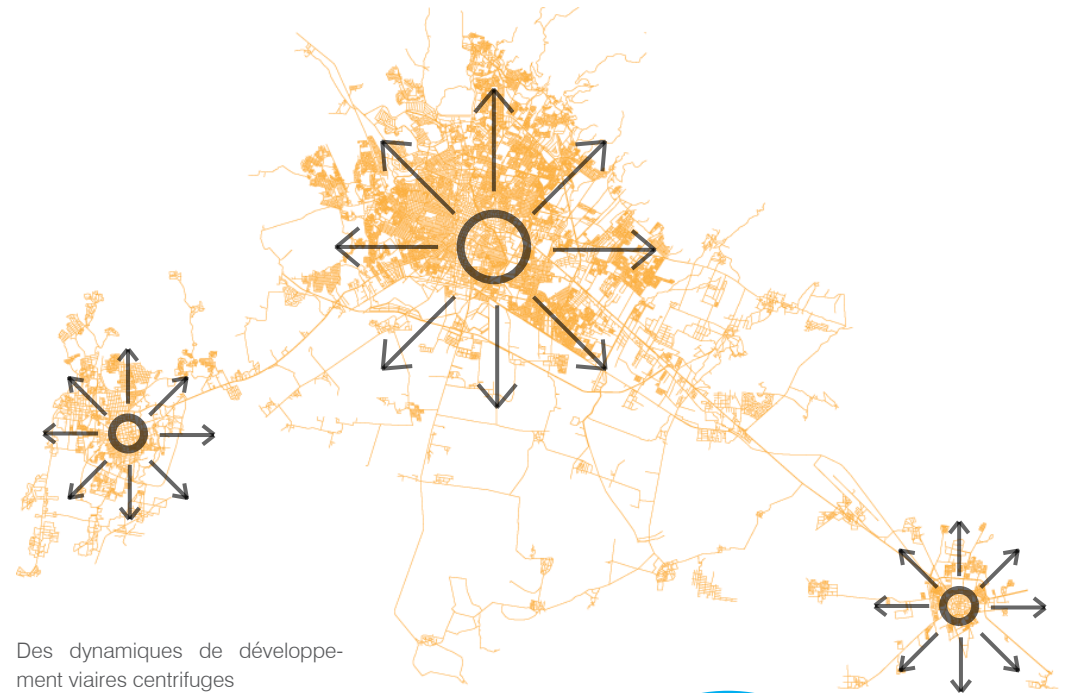


Hoy

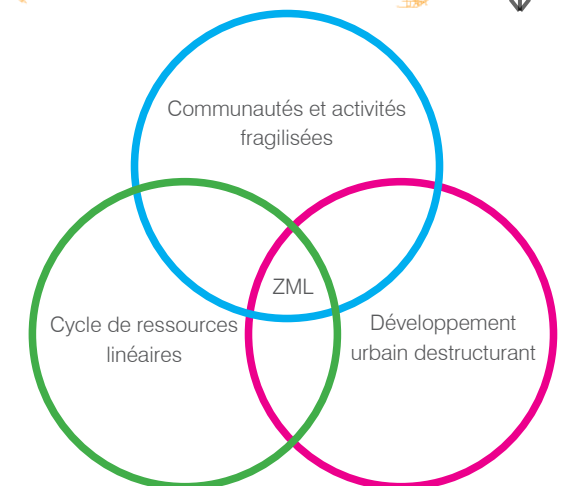


Demain

# LA MÉTROPOLE EST UNE ONDA COMÚN



Des dynamiques de développement viaires centrifuges



# ANALYSE DES ÉCOSYSTÈMES

L'EAU: une ressource en danger

Le cycle de l'eau sur le territoire est déséquilibré et soumis à une pression croissante. La capacité annuelle de régénération s'élève à 5200 Hm<sup>3</sup> dont 1600 Hm<sup>3</sup> en eaux superficielles et 3600 Hm<sup>3</sup> pour l'aquifère principal. Cette capacité ne couvre pas les 5800 Hm<sup>3</sup> de la demande globale. Les activités agricoles représentent la grande majorité de la consommation (87%), suivie du secteur résidentiel (9%) et industriel (3,5 %).

En outre, il existe des pertes non négligeables durant la phase de transport aussi bien du côté du secteur résidentiel (entre 40% et 50%) que des activités agricoles (65% de perte). Enfin les limites des capacités de traitement de la station d'épuration existante génèrent d'autres pollutions (50% des flux retournent dans le rio Turbio ou sont utilisés pour irrigation sans avoir été traités).

## ÉNERGIES

Le mix énergétique qui a permis de construire l'actuel modèle urbain expansif, fragmenté et encombré est entièrement basé sur le pétrole: 80% de l'énergie utilisée provient du pétrole ou gaz ainsi que 15% d'énergie utilisée en tant que électricité.

40% de l'énergie consommée correspond à des hydrocarbures de type pétrole pour le transport privé, sans production directe de valeur.

Les réserves du pays sont en baisse de 30%, ce qui compromet la capacité financière nationale.

Il y a une dépendance croissante aux importations de gaz LP [au 248%] et du gaz naturel [au 124%]

La tendance de la consommation dans les différents secteurs est en croissance, autour de 10% dans chacun d'eux.

L'autonomie et la viabilité économique des activités dans la ZML sont en risque.



-pollution de l'aquifère par infiltration

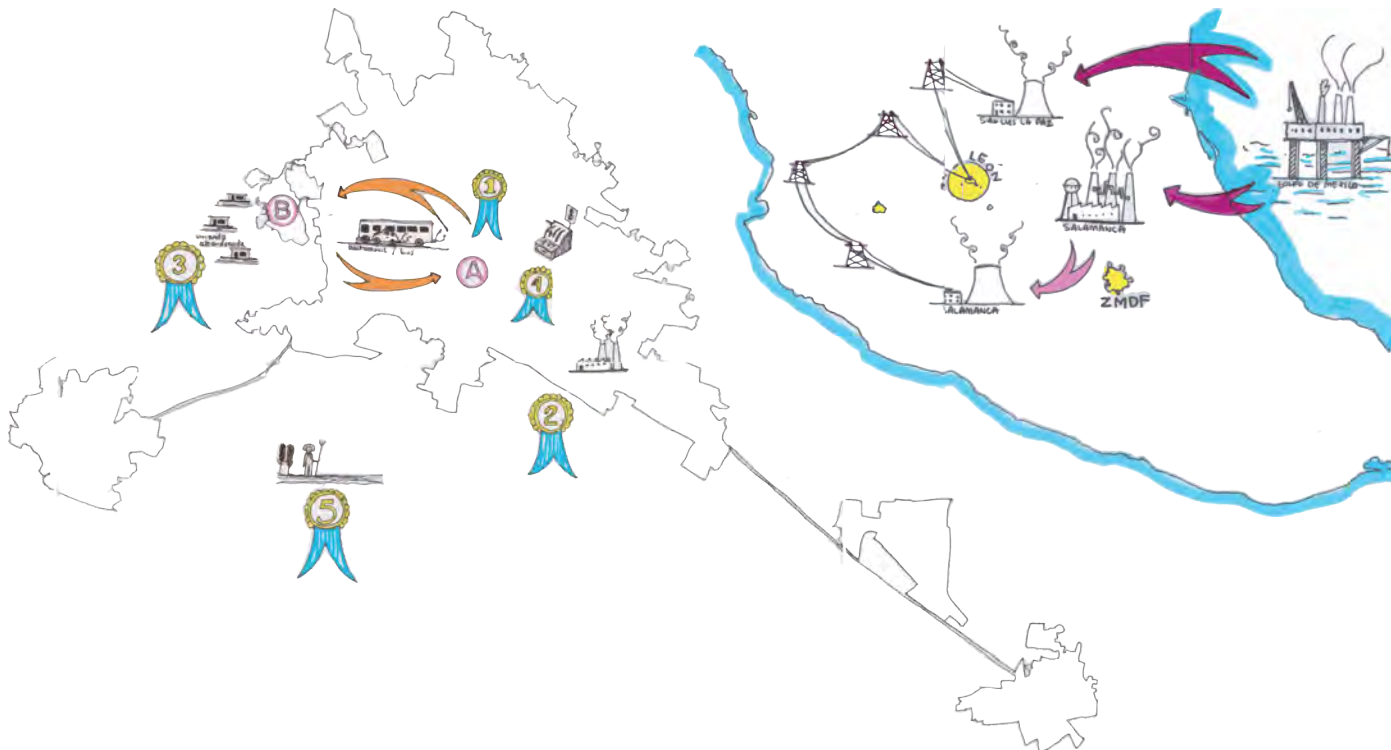


-Fuite et évaporation de l'eau pendant son transport  
-Artificialisation du sol freinant l'infiltration



-Capacités réduites de traitement des eaux résiduelles

- Envasement des cours d'eau
- Faible rétention
- Baisse des eaux collectées
- Déficit hydrique des aguas superficielles
- Surexploitation des aquifère



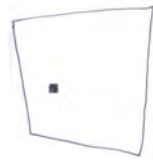
TERRITOIRE: destructuration par les dynamiques de développement.

C'est un territoire désarticulé par les dynamiques de développement.  
Entre 1990 et 2010, la ZML a connu une expansion spatiale accélérée partiellement due au démembrement des Ejidos.

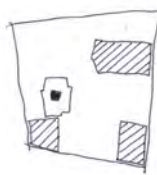
La construction des fraccionamientos, la spéculation foncière fragmentent la ville et sont la cause de son expansion progressive.

L'histoire du développement urbain reflète des typologies diverses qui sont en grande majorité de faible densité et cela sans distinction de classe socio-économique.

Les typologies de ces développements génèrent des discontinuités dans le tissu urbain ainsi que des communautés fermées sur elles-mêmes.



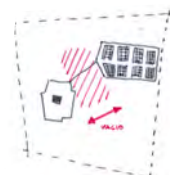
1921 / Hacienda  
Previo a la Revolución mexicana



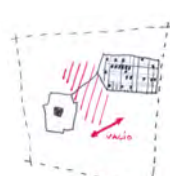
1992 / Reforma al ejido  
Libertad de desarrollo a manos de los propietarios antes comunales  
Autonomía respecto del gobierno



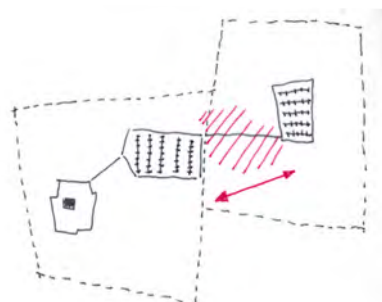
1917 / Plan de Ayala  
Ejido: propiedad rural colectiva  
La tierra debía ser cultivada por el ejidatario  
Ciudad y especulación



Hoy  
Ejemplo de desarrollo en periferia



Hoy  
Ejemplo de desarrollo informal  
División de la propiedad y venta sin suministro de servicios



Hoy  
Repetición de desarrollo fragmentado  
Ocupación extensivo del territorio

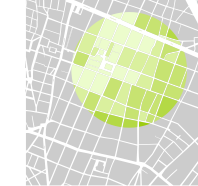
	Brisa del Lago	Barrio Arriba	León Centro	San Pedro de los Hernandez	Valle de San Jose	Villas San Juan	(San Fco) Barrio de Guadalupe	Las Joyas
--	----------------	---------------	-------------	----------------------------	-------------------	-----------------	-------------------------------	-----------

Poblacion total	7 312	7 897	5 094	10 300	8 397	8 172	1 499	3 076
Superficie Vial (ha)	22	15	16	17	23	14	11	33
Densidad (viv/ha)	50	39	34	43	42	32	7	24
Densidad (pob/ha)	129	123	81	167	151	126	22	67
# viendas total	2 850	2 534	2 137	2 657	2 341	2 079	481	1 116
# viv ocupadas	2 117	2 053	1 489	2 316	1 888	1 802	324	751
# viv desocupadas	521	394	515	239	318	196	30	181
Promedio ocupantes	3,45	3,85	3,42	4,45	4,45	4,53	4,63	4,10
PEA	3 368	3 811	2 491	4 548	3 131	3 335	672	1 189
PE ocupada	3 272	3 627	2 366	3 330	2 976	3 121	648	1 156
PE inactiva	1 908	2 784	1 765	4 391	2 397	2 399	440	960
PE desocupada	64	149	100	117	95	175	13	23

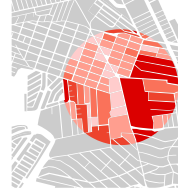
León: Los Naranjos



León: centro historico



León: Las Sociedad, Las Joyas



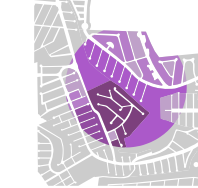
León: Valle de San Juan



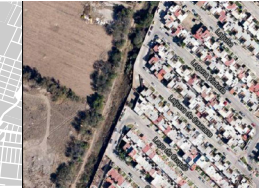
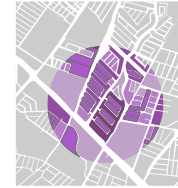
Silao: Valle de San José, nuevo desarrollo



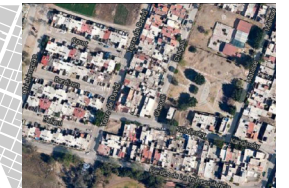
San Francisco del Rincón : Guadalupe, fundacion



León: Brisa del Lago



León: Barrio de arriba





# LE PROJET MÉTROPOLITAIN

## UNE VISION MÉTROPOLITAINE FONDÉE SUR L'ÉQUILIBRE DU MÉTABOLISME TERRITORIAL

L'analyse écosystémique du territoire a permis d'élaborer une stratégie fondée sur 3 axes d'intervention à différentes échelles (chacun décliné en objectifs permettant la définition d'indicateurs de suivi). Le projet métropolitain est ensuite illustré dans un plan d'actions de 35 politiques à mettre en oeuvre d'ici 2035.

### Stratégie territoriale

A - Limiter l'empreinte et régénérer les ressources territoriales

A1	Impulser un nouveau modèle productif (industriel, agricole et énergétique)
A2	Rééquilibrer les ressources (eau et sol)
A3	Remédier aux pollutions

B - Renforcer la structure urbaine et contenir son expansion

B1	Inventer de nouvelles formes de densités
B2	Recycler les zones de basse intensité
B3	Renforcer les connectivités à toutes les échelles (centralités métropolitaines, municipales et communautaires)

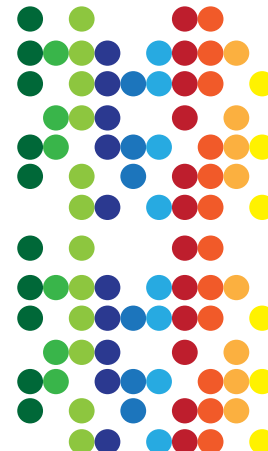
C - Favoriser la montée en puissance des communautés d'habitants

C1	Équilibrer et compléter l'offre éducative et sanitaire
C2	Faciliter les communications et les échanges humains
C3	Faciliter et promouvoir les initiatives collectives
C4	Valoriser et promouvoir le patrimoine historique, culturel et identitaire local

### A - Limiter l'empreinte et régénérer les ressources territoriales

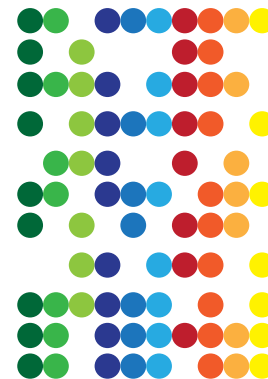
- 1 Reforestation des zones périurbaines concernées par l'érosion
- 2 Déploiement d'un système hydrologique urbain durable (notamment traitement des eaux au plus près de la source)
- 3 Transformation de puits existants en système de filtration et de réinjection d'eau traitée dans l'aquifère
- 4 Traiter les eaux usées urbaines résidentielles par phytoremédiation
- 5 Moderniser le transport et l'utilisation de l'eau pour l'agriculture d'irrigation pour limiter l'évaporation
- 6 Sanctuariser les terres agricoles
- 7 Ouverture d'un centre de formation et d'application de technologies agricoles
- 8 Mises en œuvre d'un réseau de Centres Economiques Intégrés de Proximité qui promeut l'agriculture urbaine, la valorisation des déchets et la production décentralisée d'énergie.
- 9 Cluster d'industries culturelles / NTIC liées aux services urbains
- 10 Créer une ligne de production de panneaux hybrides d'énergie solaire de seconde génération (liée à la formation de petites entreprises de design)
- 11 Répandre l'aire naturelle protégée de la Sierra de Lobos vers l'est afin de l'unir à l'ANP Cerro del Cubilete
- 12 Accompagner la transformation de briques et promouvoir l'adaptation des systèmes de construction
- 13 Développer le système d'électrification sur la base des micro-réseaux locaux intelligents
- 14 Développer de grandes installations de valorisation des résidus et géothermie pour améliorer la diversification énergétique du réseau électrique

A1 A2 A3 B1 B2 B3 C1 C2 C3 C4



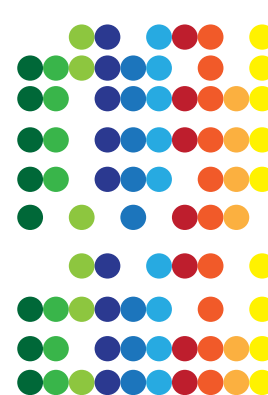
### B - Renforcer la structure urbaine et l'interconnexion

- 15 Transformer les parkings des Centres
- 16 Aggrandir et améliorer les espaces publics des Centres (retirer la ligne de voitures et agrandir les trottoirs)
- 17 Ligne périphérique de transport public aérien (téléphérique urbain) entre le Cerro Gordo et > Université > Parc Métropolitain
- 18 Lier les possibilités de densité de construction avec le positionnement de pôles nodaux et de corridors de transport / Création d'une zone spéciale de croissance autour des nouvelles troncales de transport (SIT 3a. Etapa) pour mobiliser les friches urbaines
- 19 Recycler le Malecón (densification, espace public, génération ENR, production agricole, récréation)
- 20 «Zone 30» dans les centres urbains (cohabitation Bicy-Piéton-Auto)
- 21 Promouvoir le cyclisme urbain dans les 4 villes de la ZML
- 22 Gestionar la entrega en custodia (anual o trianual) de baldíos a grupos de scout, rescate canino, etc. para su limpieza y usos temporales (reuniones, entrenamientos, obstáculos)
- 23 Adaptación de los espacios publicos a las personas con movilidad reducida
- 24 Programa de rescate y mejoramiento de vivienda en el Centro histórico
- 25 Recuperar para uso público las estaciones del ferrocarril (3 ciudades) unidas en rutas del peatón a sus centros históricos.



### C - Donner le pouvoir aux communautés

- 26 Développer un centre multiservice public local+ points et réseaux d'accès à internet
- 27 Installer 3 centres de formation technique (ENR + NTIC)
- 28 Valorisation du Cerro Gordo: centre de formation populaire pour les NTIC + Parc sportif et producteurs de renouvelables
- 29 Connecter les services d'hôtellerie liés au tourisme religieux (sur le chemin du Cristo Rey et des pèlerinages à San Juan) renforçant la valorisation culturelle et le caractère nodal
- 30 Créer un fond de subvention pour les groupes de voisins et de la société civile en générale qui proposent des projets pour les friches et les exécutent grâce à un co-investissement social
- 31 Redonner une fonction aux édifices emblématiques avec des projets connectés à la technologie et à l'innovation qui génèrent des revenus économiques (Silao: Cine Montes / León: Plaza de gallos / Sn Fco: Pbro Márquez 201)
- 32 Créer une entreprise publique municipale (EMP) de service, de design urbain pour la reconversion de l'habitat et des friches industrielles dans les centres historiques.
- 33 Entreprendre des formations pour les médias et les leaders d'opinion en matière d'affaires urbaines
- 34 Lier la métropole au mouvement national et international de citoyenneté 2.0
- 35 Ajoutez ici votre proposition...



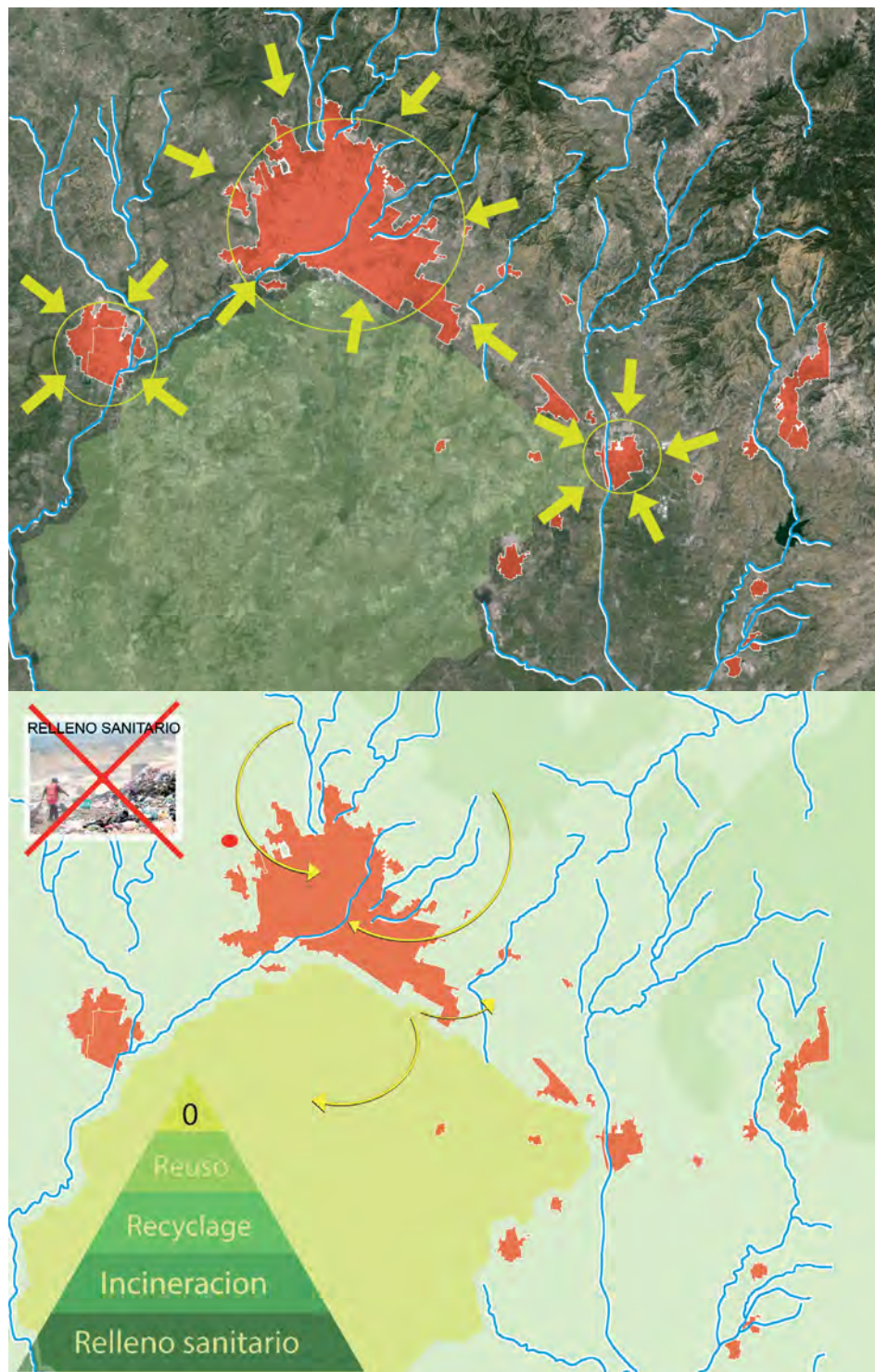
## PRIORISER LA BONNE GESTION DES RES- SOURCES

### EAUX et SOLS

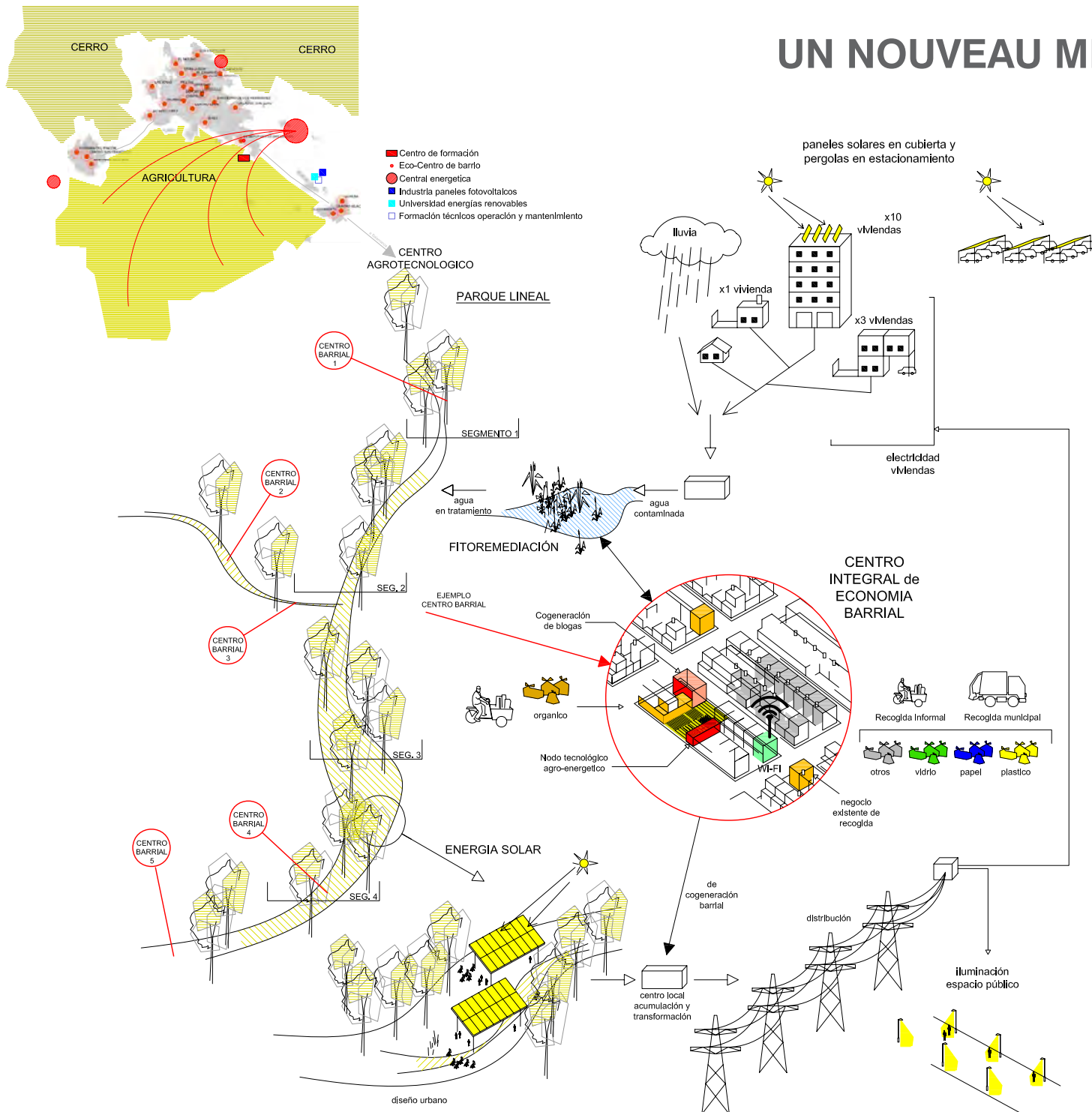
- Interdire toute expansion future de la zone urbanisée
- Sanctuariser les terres agricoles.
- Reforestation des zones périurbaines concernées par l'érosion.
- Déploiement d'un système hydraulique urbain durable (notamment traitement des eaux au plus près de la source).
- Transformation de puits existants en système de filtration et de réinjection d'eau traitée dans l'aquifère
- Traiter les eaux usées urbaines résidentielles par phytoremédiation.
- Moderniser le transport et l'utilisation de l'eau pour l'agriculture d'irrigation pour limiter l'évaporation.

### ÉNERGIE, DÉCHETS, ÉCONOMIE

- Stratégie d'électrification des usages d'énergie: réseau des micro réseaux locaux intelligents
- Actions sur les usages de énergie dépendants des produits dérivés du pétrole [voiture privée].
- Des mesures restrictives et création d'un réseau alternatif des économies de proximité autour des centres intégrés d'économie de quartier CIEB
- Introduction des énergies renouvelables à source locale autour des nœuds CIEB, pour répondre à une demande de plus en plus croissante: solaire, biogaz en coordination avec la gestion des déchets organiques urbains
- Consolider le réseau électrique en remplaçant progressivement le mix énergétique: substituer plants thermoélectriques à hydrocarbures par centrales géothermiques et par centrales de valorisation de déchets organiques à plus grand échelle: agricole, élevage, forestier, et récupération de centre d'enfouissement.
- Centres de formation technique dans les technologies intelligentes agricoles et dans l'énergie à l'échelle métropolitaine.
- Centres de divulgation dans le quartier des bonnes pratiques agricoles, dans l'énergie et dans les technologies de l'information.



# UN NOUVEAU MÉTABOLISME URBAIN



## IMPULSER UN NOUVEAU MODELE DE VIE DE PROXIMITÉ

Il s'agit d'impulser et d'accompagner le changement vers un nouveau modèle urbain en s'appuyant sur de nouvelles infrastructures d'échanges et de productions (énergétique, industrielles, communautaires). Les friches urbaines constituent des opportunités pour y localiser des Centres Intégrés d'Économie Locale fondée sur :

- Le traitement et la valorisation des eaux résiduelles au plus près des sources de pollution collectées le long des rivières urbaines couvertes de panneaux photovoltaïques.
- La production d'énergie renouvelable à proximité: réseau de micro réseaux intégrant de pergolas et toitures solaires et du biogaz provenant de la valorisation de déchets.
- Une économie de gestion de proximité qui organise une partie de l'économie informelle à partir de la reconnaissance publique de la valeur de leur pratique [recyclage], et qui introduit de nouvelles pratiques professionnelles dans les quartiers [de traitement d'eaux, et du renouvelable]

Effet attracteur sur la qualité de vie et densification des rapports à proximité tout en renforçant des liens sociaux.

Ces nouveaux centres déclencheront de nouveaux usages sur les espaces publics des quartiers, ce qui fait apparaître de nouvelles valeurs et qui introduit de nouvelles formes de relation de proximité et avec le reste du monde, par exemple dans les centres de rassemblement social et d'accès à la culture numérique, la citoyenneté 2.0

Enfin l'économie de CIEB vise des nouvelles formules pour l'intégration des propriétaires des terrains vagues ou sous-utilisés, tels que parking, etc : soit sur la propriété des entreprises du métabolisme urbain, soit sur son exploitation qui ramène des résultats dès le court terme avec une continuité sécurisée dans le temps.

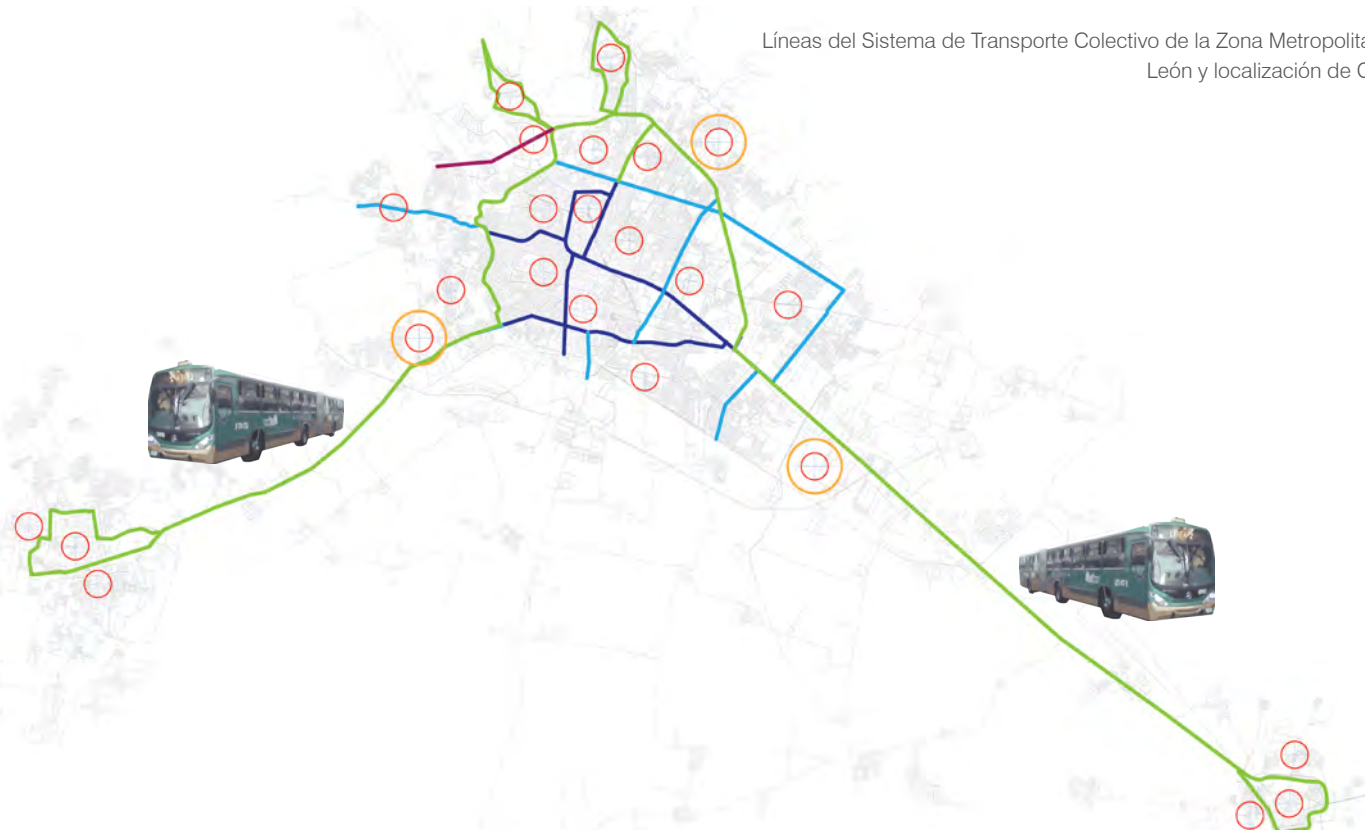
# RENFORCER LA STRUCTURE URBAINE ET LES MOBILITÉS ALTERNATIVES

Dans le but de diminuer l'avantage comparatif de la voiture, de dé-saturer le réseau routier et de diminuer les temps de voyage, nous proposons de compléter la trame radiale de transport collectif. Cette solution doit permettre de densifier la ville et de connecter efficacement les différentes centralités urbaines.

Cet anneau se convertit en un système métropolitain de transport au moment où ses lignes sont étendues aux villes de Silao, San Francisco et Purísima del Rincón. Cette proposition ne se contente pas d'un système de transport qui s'arrête aux limites urbaines mais propose un circuit qui inclut le centre de la ville et connecte ses périphéries les plus proches.

La structure urbaine se renforce autour de l'épine dorsale constituée du Malecón del Rio de los Gomez. Si la circulation automobile est maintenue mais elle est réorganisée dans le but de permettre d'autres usages : mobilités non motorisées (bicyclettes et piétons), production d'énergie, remédiation des eaux superficielles, qui contribuent positivement au fonctionnement du métabolisme urbain.

Líneas del Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana de León y localización de CIEB's



○ Centro Integral de Economía Barrial

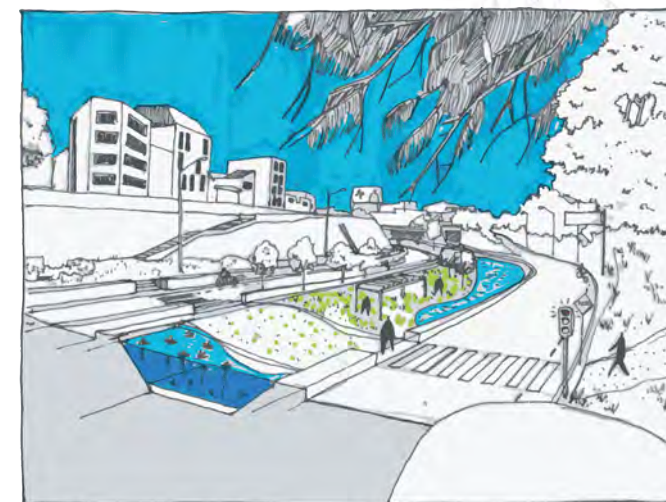
— Línea propuesta

— Línea existente

— Línea ampliación



Malecón Antes



Malecón Después

# ARTICULATION ENTRE DENSIFICATION ET TRANSPORT



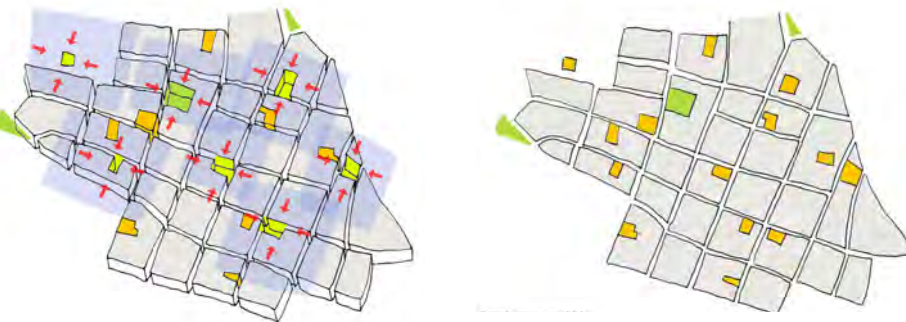
Combiner les plus hautes densités de logements avec une diversité programmatique (commerces, bureaux) autour des arrêts et des axes de transports collectifs contribue à la baisse des besoins de déplacements.

# MOBILISATION DES FRICHES URBAINES

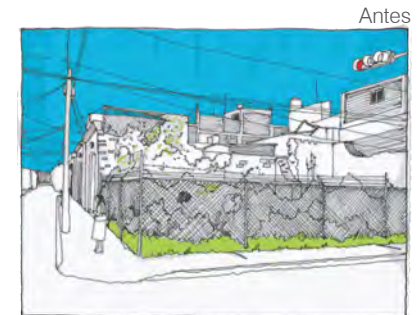


Les friches de grande taille représentent des opportunités pour inventer une autre fabrique de la ville : diversité typologique de bâti, mixité programmatique permettent de répondre aux différents besoins de logements et d'activités de la population. Pour le contexte local, l'enjeu consiste à faire émerger la notion de projet urbain réunissant des partenaires qui n'ont pas coutume de coconstruire la ville.

En tissu urbain plus resserré et consolidé, certaines activités économiques (telles que l'industrie de la construction) peuvent représenter une opportunité de libération de foncier supplémentaire pour renforcer la programmation urbaine manquante (équipements, services, commerces, espaces publics, agriculture urbaine) dans les lotissements régularisés.

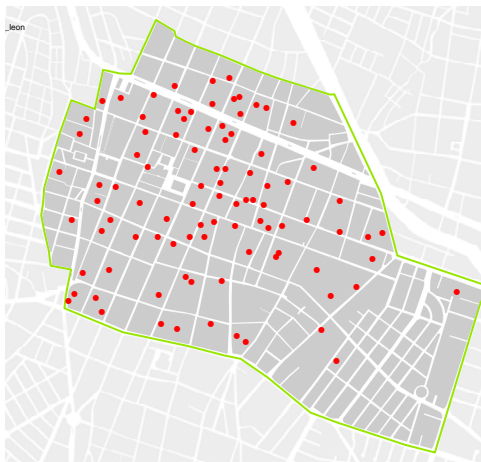
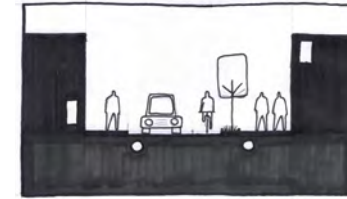


- Barrio de manzanas consolidadas
- Espacio público existente
- Industria en vías de desaparición
- Nuevo espacio público
- Nuevo equipamiento



# RÉCUPERATION DES ESPACES DEDIÉS À LA VOITURE

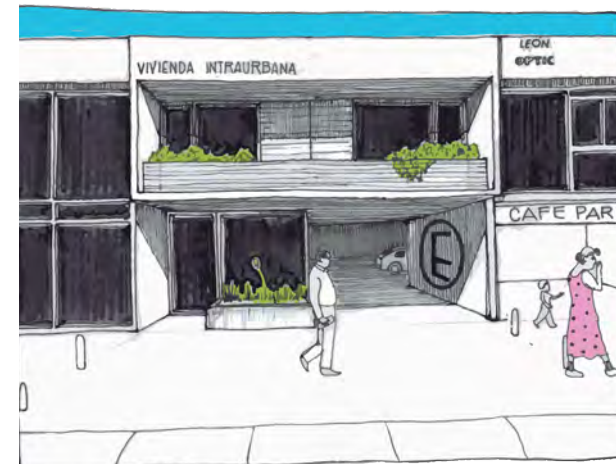
Renouvellement des centres historiques : amélioration de la qualité des espaces publics, recyclage des activités par exemple les parcs de stationnements couverts qui ne sont plus nécessaires et qui impulseront un changement progressif des comportements.



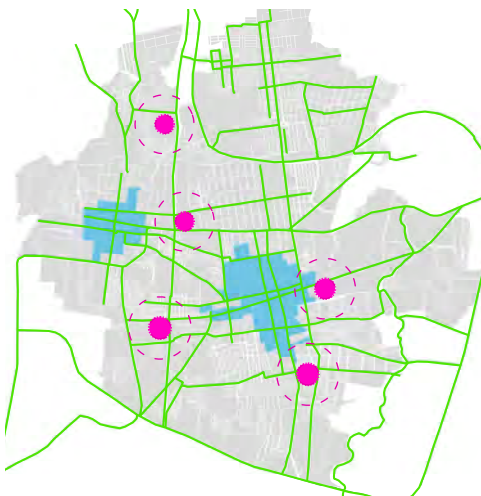
Localización de los estacionamientos en el centro histórico de León



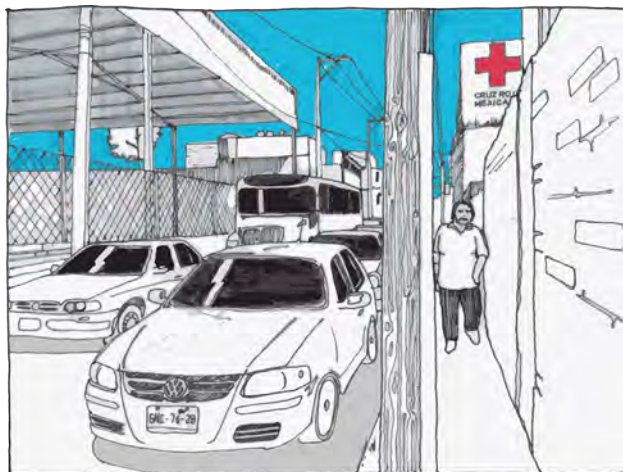
Estacionamiento en el centro histórico



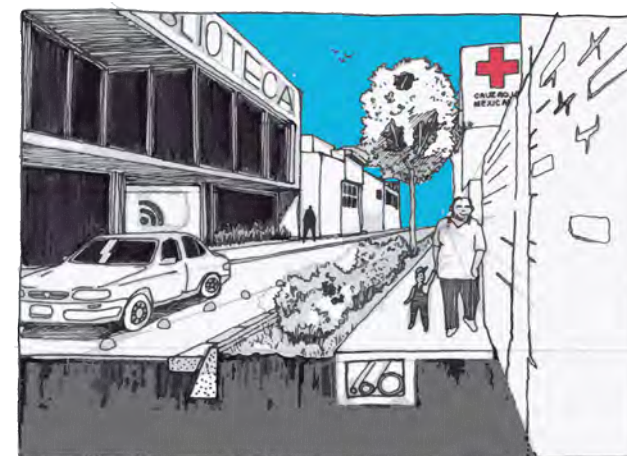
Reciclaje de estacionamiento y aprovechamiento para vivienda de interés social intraurbana



Trama de circulación ciclista en San Francisco y Purísima, vinculada a un sistema de Park and Ride

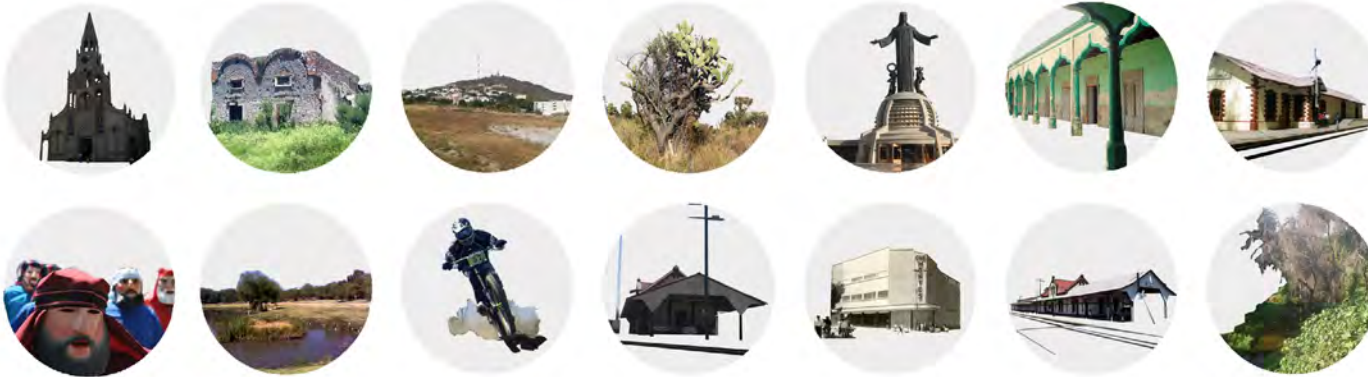


Ampliación de banquetas y estrechamiento de carriles vehiculares



Integración de infraestructura y recuperación de espacios

# CRÉER LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE DE DEMAIN



Contrario al proyecto de bulevar que reduce la Hacienda de Santiago a una glorieta vial, proponemos un reciclaje del edificio y sus espacios aledaños dándole un uso para esparcimiento familiar.



Acondicionamiento de la Estación de tren con uso de nuevas tecnologías y comunicación, mediateca.



## CRÉER LE PATRIMOINE DE DEMAIN

“L’Amérique est moins une culture de la tradition qu’un futur à réaliser”

“Réveiller l’histoire signifie prendre conscience de notre particularité, moment de repos pour réfléchir avant de se mettre à fabriquer”

## ACCORDER LE PRÉSENT ET LE PASSÉ

-Révéler le potentiel à partir de ce qui est visible: rassembler les différentes sources de l’identité et offrir l’opportunité d’affronter la réalité et de la surmonter. Possibilités: le christ de Silao, la fondation de San Pancho, la colonie indienne, la culture régionale du Bajío  
-Récupérer des pratiques qui résistent à la fragmentation et au manque d’une reconnaissance officielle: réunions de famille, vélo à San Pancho, rodéo vélo à León.  
-Reconnaître les tendances possibles et les rendre constructives: les itinéraires et événements sportifs, les histoires, les sources géothermiques, culinaires [San Pancho], relief paysage agricole et le grand paysage [Cerro Gordo, Becher, a vu le loup, Jalpa de Canovas]

Quels conflits? public-privé, l’isolement de l’espace public entre les véhicules et les routes principales, les techniques de construction, l’identité verrouillée [lotissements, fermé lotissements, règlements ...] l’identité violée;  
Quelles possibilités, quelles alliances? Revitaliser les espaces obsolètes [briques] Bâtiments, espaces partagés [écoles], l’accès à des connaissances et des cas évocateurs par Internet  
Séparer ou ajouter?

# CONSTRUIRE ET METTRE EN OEUVRE LA MÉTROPOLE

## APPROFONDIR LA GOUVERNANCE MÉTROPOLITAINE

Il s'agit, en premier lieu, pour les acteurs concernés de définir l'intérêt métropolitain, c'est à dire le périmètre des sujets et responsabilités qui ont des impactent à l'échelle du territoire :

- Écologie urbaine (eau, énergie, déchets, gestion du sol),
- Système métropolitain de transport,
- Développement économique durable,
- Développement urbain stratégique : programme de rénovation et de transformation du parc privé de logements, politique de mobilisation des friches urbaines, grandes projets urbains (> 100 logements ou 5000 m<sup>2</sup>).

## FONDER LES INTERVENTIONS SUR LA BASE D'UN PROJET MÉTROPOLITAINE

- Promouvoir l'articulation des politiques publiques (environnement, mobilité, aménagement, développement économique) et la coordination entre les acteurs impliqués (niveaux fédéral, estatal, métropolitain et municipal)
- Intégration de la société civil au conseil d'administration du FIMETRO.

## RENFORCER LE FINANCEMENT DU PLAN MÉTROPOLITAINE

- Passer d'une logique de guichet à une logique de projets urbains (études préalables, urbanisme négocié, programmation budgétaire pluriannuelle).
- Impliquer les autorités locales dans le co-financement du projet métropolitain (contribution uniquement fédérale aujourd'hui).

## CONSTRUIRE LA MÉTROPOLE NÉGOCIÉE

- Réussir l'implication plus grande des communautés d'habitants à la conception des projets métropolitains.
- En phase de concertation, publier les études d'impacts.
- Améliorer la connaissance des dynamiques foncières et immobilières par la mise en place d'un observatoire de l'habitat.







CRUCE DE PEATONES

Bodega Aurrera  
Entrada →  
← Salida

SEGURO EN CASO DE EMERGENCIAS  
EN CASO DE EMERGENCIAS  
LLEVE SIEMPRE SU KIT DE EMERGENCIAS

3  
LICAL  
SIFILANTE

# B



1. Christine Molle Nelle
2. Elspeth Reddish
3. Evangelina Guerra Lujan
4. Thang Nguyen Viet
5. Alexandra Kozak
6. José Fernando Nieto Rueda

- Urbaniste  
Paysagiste  
Architecte-urbaniste  
Urbaniste  
Directrice des Ateliers d'été, Ateliers de Cergy  
Architecte urbaniste

- Cameroun  
Angleterre  
Mexique  
Vietnam  
Russie  
Mexique

## LA MÉTROPOLE DU BAJÍO : TERRITOIRE DE FIERTÉ





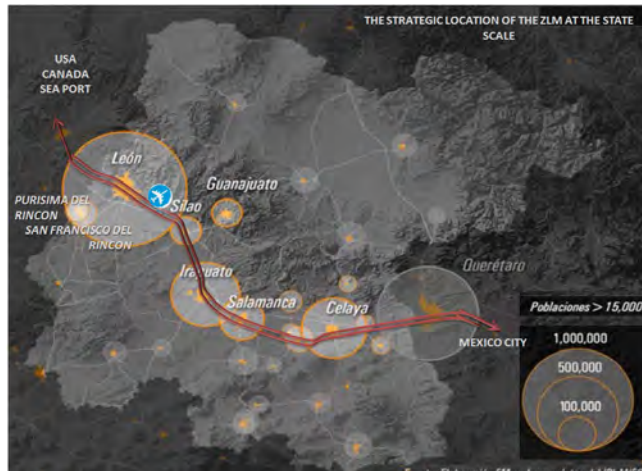
# LA MÉTROPOLÉ DU BAJÍO : TERRITOIRE DE FIERTE

## UNE FORTE POSITION

### GLOBALE

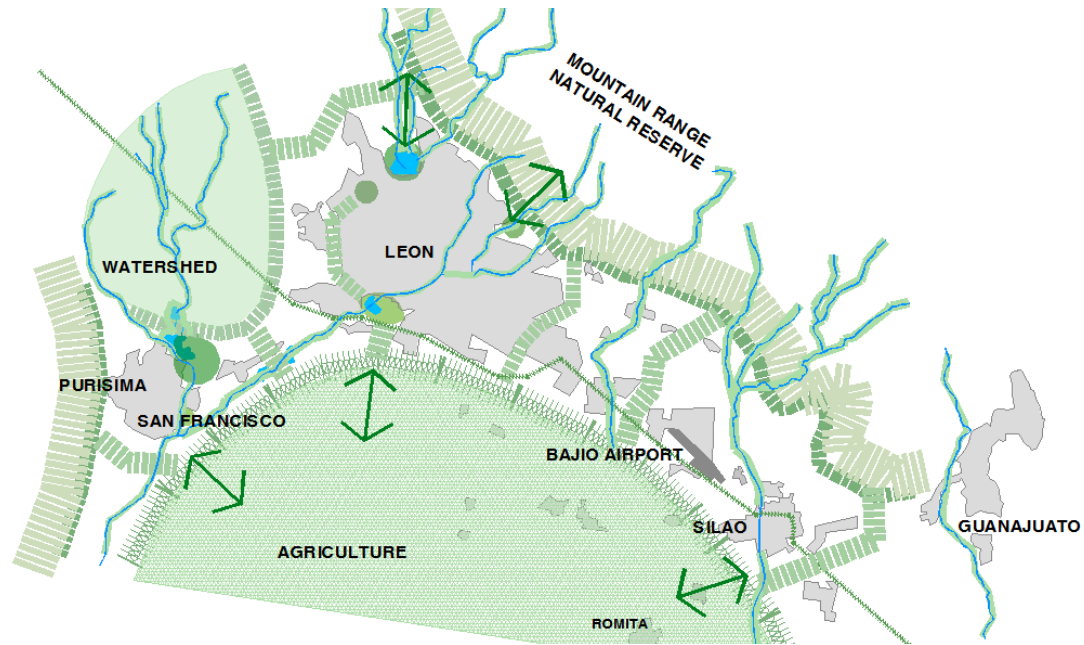


A l'échelle nationale, León a une position géographique très stratégique. Elle est sur le trajet reliant le pays aux Etats Unis et le Canada, ainsi que sur la route reliant la ville de Mexico avec Guadalajara et les ports maritimes du Pacifique. L'Etat de Guanajuato est situé au milieu de trois grandes villes du pays qui forment le triangle de développement économique.



Au niveau de l'Etat de Guanajuato, la zone métropolitaine de León est la plus grande dans le corridor urbain et économique. Cette position est d'autant plus renforcée par la présence sur son sol de l'aéroport international et du port sec.

## UN PAYSAGE PARTAGÉ

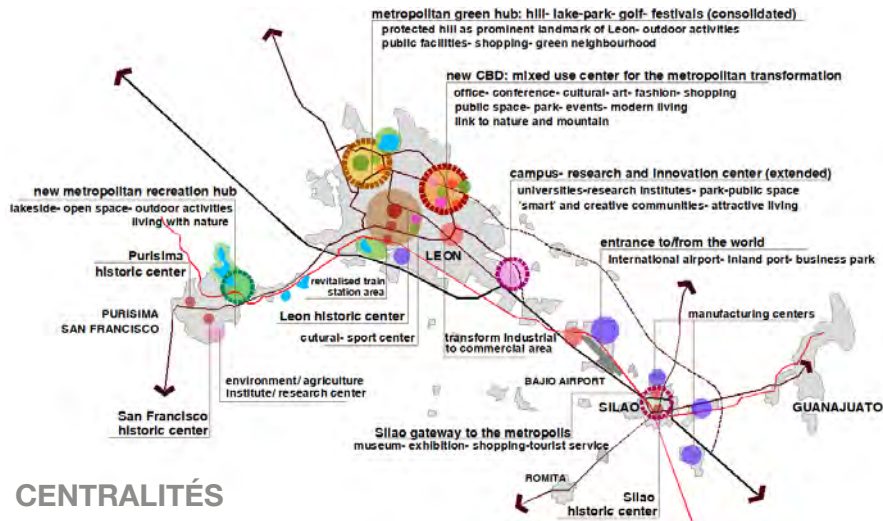


### NOTRE APPROCHE POUR PRESERVER CE PATRIMOINE IMPORTANT ET AMELIORER LES CONDITIONS DE VIE DES POPULATIONS

Nous tenons à contenir l'étalement urbain en utilisant les espaces résiduels et les friches urbaines. Nous voulons préserver l'utilisation des terres agricoles, qui est d'une importance historique et économique. Nous voulons relier les gens au paysage, tout en leur garantissant un environnement sain. Nous proposons les marchés d'agriculteurs dans chaque ville, qui relieront la terre à la ville. Le commerce agricole en dehors des quatre municipalités est encore encouragé. Au fil du temps, le type de cultures actuelles nécessitant une grande consommation en eau devrait être délaissé au profit de celles qui nécessitent moins d'irrigation. Nous proposons deux principales connexions aux montagnes : Celle de San Francisco, via un parc municipal, où les gens pourraient faire du VTT et randonnée dans les collines. L'autre connexion serait aux abords de León, et se connecterait à travers la Réserve Naturelle de Mountain Range. Ceci offrira une vue sur la ville et fournira des informations au sujet de la réserve écologique et la nécessité de sa protection. Pour améliorer l'environnement, nous proposons un projet communautaire de plantation d'arbres de façon à stabiliser les pentes érodées. Il serait souhaitable que seule, la végétation naturelle locale soit plantée. Cela peut aider à donner aux gens un sentiment d'appartenance à la réserve et potentiellement aider à prévenir l'exploitation illégale des forêts. Nous proposons que tous les drains soient ré-ouverts et naturalisés pour permettre à l'eau de s'infiltrer dans le sol, et aider à reconstituer les nappes phréatiques. Enfin, nous souhaitons qu'il y ait plus d'espaces verts et de place communautaire dans les villes. La nationale A45 devraient être plantés de plus d'arbres, pour aider à combattre la pollution de l'air engendrée par la circulation.

- Politiques proposées: protéger les terres agricoles
- Protéger les flancs de montagnes
- Restreindre la quantité d'eau utilisable pour l'agriculture
- Ouvrir les drains et y faire entrer le naturel

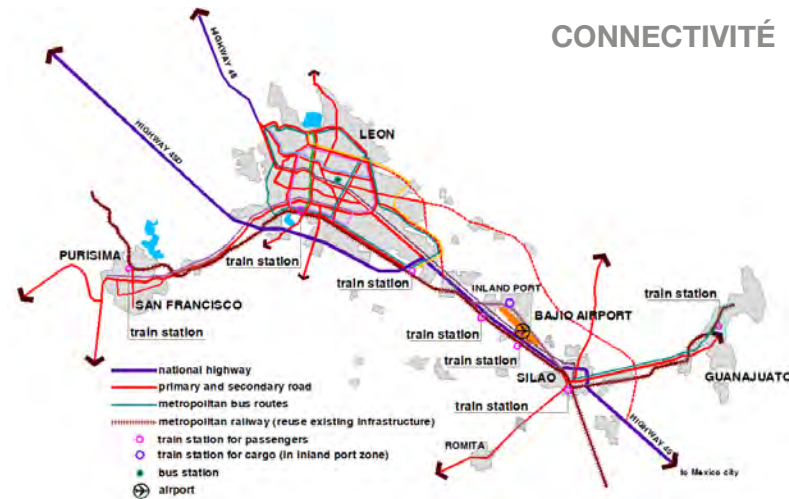
# CADRE GÉNÉRAL



## CENTRALITÉS



## IDENTIDAD



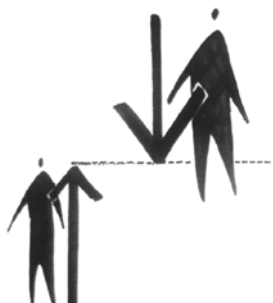
**CENTRALITE :** Nous proposons de renforcer les centralités existantes et opportunément utiliser les friches urbaines pour créer de nouvelles unités distinctives à l'échelle métropolitaine. Nous voulons promouvoir des villes compactes, en les développant avec un équilibre spatial ou de manière équilibrée. Les centralités seront différentes mais complémentaires, le but étant de fournir des lieux d'intérêt : au niveau global (Etat, national et international) : la région métropolitaine pourrait agir comme un aimant pour la croissance économique ; au niveau de la municipalité : afin de répondre aux besoins de développement de chaque ville ; et à plus petite échelle afin de répondre à l'aspiration des citoyens à améliorer leur condition vie dans leurs différents quartiers.

**CONNECTIVITE :** Un système de transport métropolitain intégré : Dans le développement des villes, le transport occupe une place clé. Notre idée est de renforcer les liaisons dans l'ensemble du territoire pour que les habitants puissent avoir une meilleure qualité de vie. Etant donné que le trafic sur l'autoroute A45 va augmenter chaque année, il est nécessaire de prévoir une solution de rechange, à la fois pour le confort des personnes, mais aussi pour l'environnement (pour alléger pollution de la circulation automobile). Nous proposons un train métropolitain sur le chemin de fer existant via la réhabilitation des anciennes gares. Ce train peut également s'arrêter aux points touristiques intéressants. Nous proposons un système de transport métropolitain par autobus avec 3 lignes différentes connectant en priorité les zones les plus sensibles dans les municipalités. Nous vous proposons également des voies cyclables plus étendue, attrayant et sûre pour les usagers.

**IDENTITE :** Un lieu de fierté. Célébration de l'identité et de la diversité. Il y a quelques caractéristiques singulières et uniques qui existent dans les différentes municipalités de la Métropole du Bajío. L'idée c'est de rendre les gens locaux conscients de la valeur culturelle qu'ils partagent, et l'authenticité qu'ils ont chacun, afin de transformer ces atouts en un outil puissant pour développer l'identité des communes et de la Métropole du Bajío dans son ensemble.

# PROPOSITIONS

## APPROCHE

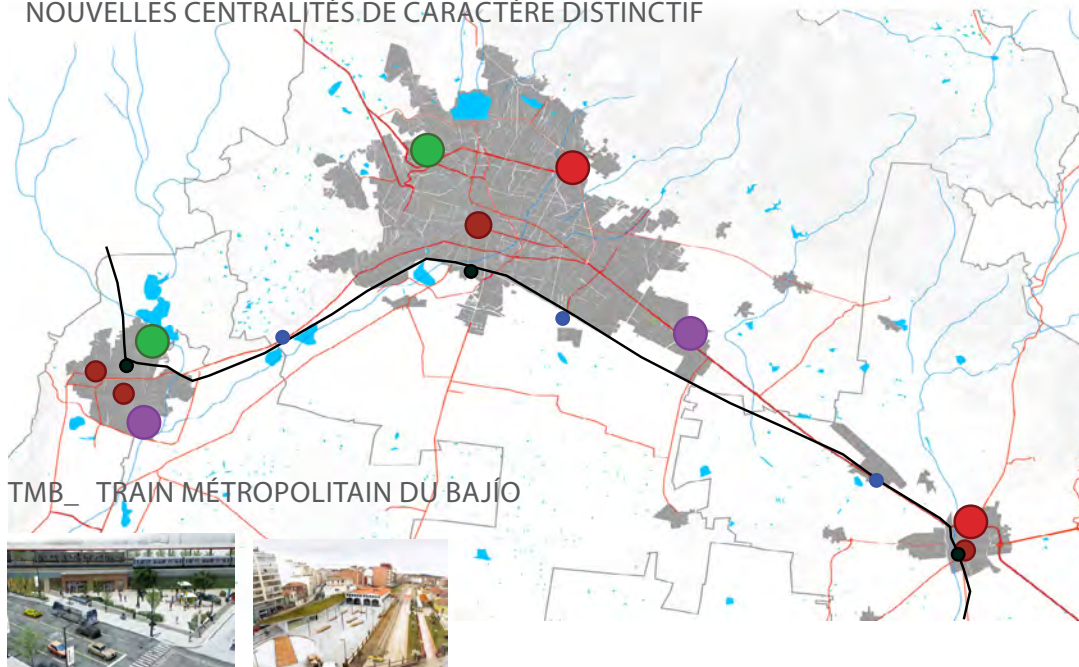


Nous croyons en la collaboration entre les municipalités et les citoyens. Nous pensons qu'il est important de faire intervenir les populations pour créer un sentiment d'appartenance et une meilleure appropriation des projets. Les espaces peuvent être créés par les municipalités, mais ce sont les gens qui identifieraient les endroits.

Nous considérons qu'il est important de renforcer le champ d'actions urbains à l'échelle métropolitaine par des stratégies de longue durée, générant des infrastructures (développement tangible : équipements publics, logements). Et d'autre part, nous proposons d'encourager de petites interventions au niveau des quartiers qui pourraient être l'étincelle pour le renouvellement des zones urbaines. Ce serait le cas pour des actions de développement immatériel, nécessitant moins d'argent et moins temps, telles que : des festivités, manifestations culturelles, infrastructures itinérantes /éphémère/ temporaire ; mais aussi des projets concrets comme la conception d'un parc, d'une aire de jeux, la rénovation d'une ancienne structure dans un quartier, etc. L'idée est de faire de petites interventions qui suivent une stratégie plus globale, basées sur les trois mots-clés : centralité, connectivité et Identité, afin de construire la Métropole du Bajío : La Fièvre .

## CENTRALITÉS MÉTROPOLITAINES

NOUVELLES CENTRALITÉS DE CARACTÈRE DISTINCTIF



**TRAIN:** les gares seront comme des points de rénovation de l'espace urbain, des zones accueillantes et points d'entrée dans chaque municipalité, servant aussi de point de vente pour la production agricoles et l'industrie locale.

**CDB:** Une zone à usage mixte, avec une forte densification des nouveaux pôles de développement, avec une liaison au nouveau parc de réserve naturelle, offrant ainsi une vue sur la ville et une exposition écologique. Un centre d'envergure internationale pour ZML.

**WORKSHOP VILLAGE:** Une zone d'ateliers dédiées aux expositions, des centres de recherche et de formation, et d'autres activités y compris le résidentiel.

**CAMPUS DE RECHERCHE TECHNOLOGIQUE :** Une zone pour l'innovation, avec pour but d'attirer les gens de talent à l'échelle nationale et internationale.

Bien relié à une plate-forme, c'est une zone qui doit favoriser l'entreprenariat, et être un outil de complémentarité au port intérieur.

**INSTITUT AGRICOLE :** Ce nouvel institut visera à améliorer l'identité actuelle de San Francisco avec au fort potentiel environnementale, et contribuera à une amélioration des pratiques agricoles.

**COMPLEXE ECO TOURISTIQUE :** Un nouveau parc métropolitain qui encouragerait les habitants à bouger, avec des excursions sur le plan d'eau et l'opportunité qu'offre la présence de la montagne pour du vélo ou la marche.

**QUARTIER VERT:** Zone à usage mixte avec un développement basé sur une forte utilisation de la technologie verte (panneaux solaires, les toits verts, et un aménagement central vert, etc.)

TMB\_ TRAIN MÉTROPOLITAIN DU BAJÍO

CBD\_CENTER BUSINESS DISTRICT

● QUARTIER DE LA MANUFACTURE



CAMPUS DE RECHERCHE TECHNOLOGIQUE

● INSTITUT AGRICOLE



COMPLEXE ÉCOTOURISTIQUE

● QUARTIER VERT



# LA CRÉATION D'UN CENTRE DE QUARTIER

## UN OUTIL CONCEPTUEL POUR LE RENOUVELLEMENT URBAIN

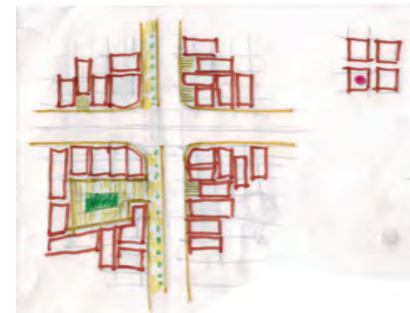
La métropole a différents types de développement et d'espaces résiduels ou friches urbaines. Sur la base de nos 3 leviers stratégiques (Centralité, Connectivité et Identité), nous proposons un concept pour chacune des 4 municipalités

### SILAO LEÓN



- Problème: A45 divise les communautés, et de logements répétitifs sans espace commun ou de paysagement
- Dispose de plusieurs grandes friches
- Le principal problème de la ville de Silao est la traversée de l'autoroute A45
- La ville a une structure typique et il faudrait essayer de créer des centralités communales pour reconnecter les populations dans les quartiers.
- Structure les friches à l'échelle de la ville par de nouvelles centralités. Dans le cas présent, nous proposons un Workshop village
- La division des quartiers par l'autoroute A45 peut être résolue par des espaces verts traversant la structure existante, et des tunnels sous les routes soulevées, afin de réunir les habitants.
- Restructurer les espaces commun avec les activités commercial, des espaces verts et améliorer les connexions.
- Création des parcs linéaires pour desservir les nouvelles centralités
- Faire de nouvelles installations à l'intérieur de logements abandonnés, et redonner ainsi vie aux zones délaissées.

- Problème: elles ont un archipel structurel qui est déconnecté
- Récupérer la route
- Réclamer les friches urbaines et les espaces résiduels pour faire les places communales.
- Donner la possibilité aux populations d'utiliser l'espace pour socialiser.
- Relier les centres de quartier aux centralités locales par des Centralités vertes
- A l'échelle de la ville, il y a des structures différentes mais aussi des similaires qu'il faut connecter à l'aide des centralités existantes. En ce qui concerne les quartiers dispersés, créer des centralités pour avoir quelque chose de nouveau et de rassembleur. Utiliser les pistes cyclables à cette échelle de la ville.
- A l'échelle de la ville, les zones d'habitation ancienne toutes très régulière devront se mélanger aux logements neufs. Il y a un besoin de repères communautaires, de paysagement des friches, et des infrastructures de proximité (écoles, sport, parc, etc.)

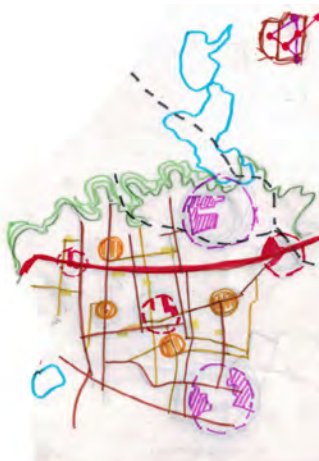




# SAN FRANCISCO ET PURÍSIMA DEL RINCÓN

- Problème de grandes friches urbaines qui détruisent la structure
- Division par le chemin de fer, nous proposons que les deux villes partagent une gare voyageur
- Potentiel de création d'une ville verte dans un large espace vides.

Dans la ville, nous proposons de renforcer la structure de la ville et de créer une centralité forte, une Avenue principale venant du parc et la création d'autres parcs avec les activités commerciales, afin de promouvoir le commerce et les places de marchés. Tous les lieux environnants sont des bâtiments en rez-de-chaussée plus un ou deux, qui peuvent donner l'opportunité de créer un vrai centre urbain, connecté aux autres centres secondaires. Plus profondément dans la structure: Un pâté de maison peut avoir une petite taille mais de grands espaces doivent être plus larges pour les connecter les uns aux autres. Modifier légèrement les routes pour créer des zones de piétonne en évitant de perpétrer des lieux carrés et ennuyeux.



Les quartiers de Purísima sont dans un environnement naturel de qualité mais les populations n'en ressentent pas les effets car le quartier est linéaire et en un bloc.

- Créer des espaces publics pour les églises
- Aménager les installations sportives dans de nouvelles centralités car les équipements actuels qui sont éloignées du centre ville. Ces aménagements seraient les points de rencontre pour les quartiers environnant.
- Faire entrer la nature dans les zones d'habitations, Nous ne proposons pas à proprement parlé un plan directeur complet, juste un outil, une méthodologie pour aborder le problème. Il faudrait plus de recherche, car le problème du développement de la ZML est plus complexe..

# CENTRALITÉS DANS LES QUARTIERS HISTORIQUES

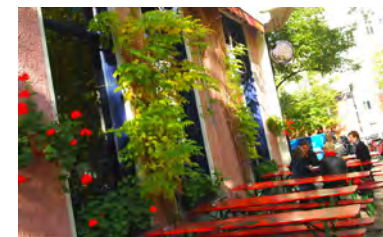


Tissu urbain historique



Zones résidentielles: rues pour les populations qui servent également de parking. Communauté : créer un sentiment d'appartenant en impliquant les populations dans la création de ces espaces public dans les quartiers en agissant sur le tissu urbain existant (exemple sur les routes).

- Problème: Les gens se déplacent loin des centres, car il n'y a pas de parking pour les véhicules.
- Récupérer les routes pour le stationnement de voiture et les gens - les zones d'habitat.
- Récupérer les carrefours à l'échelle humaine. Pour les bâtiments abandonnés, nous pouvons diviser les grandes maisons en appartements (qui sont plus demandés) pour les petites familles ; ces bâtiments peuvent également être transformés en ateliers d'artistes, en petites boutiques, en galeries, etc., de façon à promouvoir les usages mixte et passionnant. Les places de marché de proximité peuvent être créées sur des friches. L'utilisation des toits pour les espaces verts, pourraient contribuer à améliorer la qualité environnementale des quartiers.

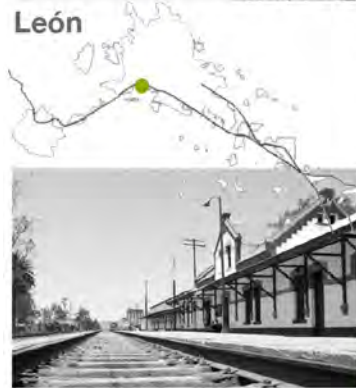


Passages aménagés en Galerie



# SYSTEME INTEGRALE DE TRANSPORT MET

## Rehabilitación de las 3 antiguas estaciones / Renovation of 3 old stations



Patrimonio Cultural +  
Conectividad Metropolitana /  
Cultural Heritage +  
Metropolitan Connectivity

Sistema Metropolitano  
de Transporte



Ciclovías  
Cycle paths



Peatones /  
Pedestrian



Vehículos /  
Cars



Nuevas Centralidades  
New Centralities



4 Acciones Clave  
Key Actions



Silao Station

## Inserción de 3 Nuevas Estaciones / Inserting 3 New Stations /



### 1 San Germán

Paisaje característico de la Metrópolis del Bajío.  
Conexión estratégica al proyecto propuesto: Complejo  
Ecoturístico. / Characteristic landscape of Bajío Metropolis.  
Strategic connection to the proposed project: Ecotouristic  
Complex.

### 2 UTL | UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE LEÓN

Zona estudiantil importante. Nuevo proyecto que proponemos  
en el Campus de la Universidad Tecnológica de León. Facilita  
el conmutar de estudiantes, profesores, investigadores y otros  
usuarios del contexto inmediato. / Important student area. New  
project proposed in the campus of the Technological University  
of León. Facilitates commuting students, teachers, researchers  
and other users of the immediate context.

### 3 Aeropuerto | Airport

Conexión clave para el turismo. El estado de Guanajuato  
superará este año los 20 millones de visitantes. / Key tourism  
connection. The state of Guanajuato will exceed 20 million visi-  
tors this year.

# ROPOLITAIN : LE CAS DE SILAO



Municipio y Ciudadanos:  
Programa de Reforestación  
Estratégica  
de Parques y Jardines

Municipality and  
Citizens: Strategic  
Reforestation Program  
for Parks and gardens

Recuperar el sentido de  
Centralidades Existentes

Regain a sense of  
Existing centralities



## Silao:

The Gateway to The Bajío Metropolis



Nuevos Usos:  
Rehabilitación Estratégica de Inmuebles de alto  
valor patrimonial ( Ej. Rutas Peatonales)  
Strategic Properties Rehabilitation high  
equity (Pedestrian Routes)



Rehabilitación de Antigua Estación de Tren |  
Patrimonio Cultural + Conectividad Metropolitana

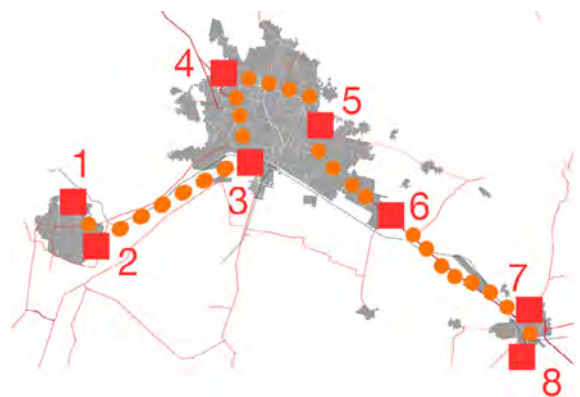
Rehabilitation of Old Train Station |  
Metropolitan Connectivity + Cultural Heritage

# Cartography of the unique



Célébration des monuments, produits  
et marchés de la métropole

# DÉCLENCHEURS DE L'ENGAGEMENT CITOYEN POUR LA RÉFLEXION DES ESPACES DÉLAISSÉS



## FESTIVAL MÉTROPOLITAIN D'ART

Un détonateur de la nouvelle dynamique métropolitaine  
Vibrations qui se répliquent au tour de la construction du territoire

- Attirer l'attention de la population au tour des espaces vides des villes
- Les autorités des 4 municipalités travailleraient sur un projet commun
- Un outil qui contribue à créer le paradigme métropolitain
- Création d'espaces de rencontre pour les initiatives qui encouragent la construction d'une identité à partir du territoire partagé
- Création d'un tour de manifestations artistiques tout le long des 4 municipalités
- Mis à disposition d'un transport publique temporaire pour se rendre aux sites de l'événement
- Inclusion de la citoyenneté dans la réflexion au tour de l'identité métropolitaine.

Exemples d'interventions sur les espaces délaissés

Lieu

1. Purísima - Étang
2. San Francisco - gare de train
3. León - gare de train
4. León - Cerro Gordo
5. León - F. Villa/V. Valtierra
6. León - Ancien aéroport
7. Silao - Autoroute 45/47
8. Silao - gare de train

Thématique

- L'eau
- Agriculture
- Agriculture
- Quartier vert
- Densité
- Technologie
- Quartier de la manufacture
- Produits organiques



# MÉCANISMES D'IMPLEMENTATION DES PROJETS

## RESEAU DE CENTRALITÉS

### METROPOLITAIN

- Se mettre d'accord sur la création de quatre nouveaux centres uniques au service de la ZML.
- Chaque municipalité sera en charge de la mise en œuvre du projet sur le site choisi.
- Les nouvelles centralités doivent promouvoir un environnement de haute qualité, avec des usages mixtes, et les constructions durables.
- La plupart des nouveaux développements devront être orientée vers les nouvelles centralités, tandis que le développement en périphérie doit être fermement découragé.
- Il y aura un besoin pour une forte unité de contrôle métropolitain afin de s'assurer que les plans sont suivis à tous les niveaux pour le développement de la ZML.

### MUNICIPALITÉS

Les plans d'occupation des sols (favorisant un développement compact, économique et durable) doivent être établis sur les sites sélectionnés. Commencer par des projets simples, temporaires, à faible coût infrastructurel ou des activités et programmes éphémères.

La plupart des nouveaux développements devront être orientée vers les nouvelles centralités.

### QUARTIERS

- Les centralités devront autant que possible occuper une position centrale si possible à l'échelle du quartier. Elles doivent être un site rempli d'histoire ou être un projet avec une valeur sentimentale.
- La haute participation des populations dès la conception permettra une meilleure appropriation du projet et sa mise en œuvre.
- Les nouvelles centralités des quartiers doivent promouvoir une haute qualité environnementale, de la valeur culturelle, la créativité, la mixité d'usage, la durabilité (système de collecte et de recyclage, toit vert, jardin, l'énergie solaire, etc.)

## CONNECTIVITÉ

### LE TRAIN METROPOLITAIN

- S'accorder avec les différents acteurs impliqués dans le trafic ferroviaire (administrations, concessionnaires, etc.), pour permettre la cohabitation sur cette section spécifique de la voie ferrée.
- Mise à niveau des gares existantes, et construction de nouvelles à certains points stratégiques (nouvelles centralités, par exemple).
- Ouvrez une ligne de chemin de fer pour les touristes en se concentrant sur la singularité de la métropole.
- Le bénéfice déduit ce système de transport doit être rassemblé pour faire plus tard un train urbain moderne, plus souple pour la métropole et qui pourrait être ouvert à tous.
- Il n'est pas nécessaire d'offrir en priorité du confort moderne aux usagers, mais plutôt de valoriser l'aspect culturel, le sens artistique, de donner aux visiteurs ce sentiment de voyager à travers un site historique spécial, dans un cadre de confort acceptable.

## CÉLÉBRATION DE L'IDENTITÉ

### CARTOGRAPHIE DE LA SINGULARITE

Les municipalités devraient :

- Concevoir un projet commun sur le caractère unique de chaque municipalité.
- Organiser dans chaque projet des consultations publiques dans les municipalités de sorte que la population suggère elle-même les caractéristiques de leur commune qu'elle souhaite présenter au monde.
- Des consultations publiques, les municipalités ressortiront les cinq aspects les plus cités, puis les localiser sur une carte avec l'histoire liée aux projets, leur singularité, etc.
- Par la suite, les communes devront classer ces œuvres comme patrimoine.
- Une légende commune pour tous les projets dans les 4 municipalités de la ZML facilitera la fusion plus tard.
- Une attention particulière devra désormais être prise pour préserver le site, ou pour organiser les activités dans, pour, ou autour des ouvrages édifiés.

### FESTIVAL MÉTROPOLITAIN D'ART

Les municipalités devront :

- Décider des caractéristiques communes qu'elles veulent célébrer ensemble : celles-ci pourraient être l'alimentaire, la fabrication des chaussures en cuir, l'agriculture, les événements chrétiens, les fêtes culturelles locales, etc.
- Concevoir un projet commun sur la meilleure façon de célébrer le lien qui les unit en termes de caractéristiques communes partagées.
- Elaboration d'un programme annuel commun pour la célébration des caractéristiques communes partagées.
- Concevoir le projet en relation avec, ou de à prendre avantage des nouvelles centralités proposées dans les villes, des friches urbaines, ou des nombreuses maisons inoccupées / abandonnées, selon le cas. L'idée est de localiser d'une manière ou d'une autre les célébrations éphémères et ou mobile.
- Chacun de la municipalité pourrait accueillir l'un des événements de la ZML dans un modèle cyclique, ou la ZML peut décider de fixer un événement spécifique dans une municipalité donnée, ou un emplacement spécifique en utilisant les installations existantes, ou dans les nouvelles centralités proposées.











1. Claudia Angélica Suárez  
 2. Jacques Deval  
 3. Caroline Stamm  
 4. Hugues Giraudy  
 5. Valérie Helman  
 6. Rodolfo Fabián Ozuna Espinosa

Architecte Paysagiste  
 Architecte  
 Urbaniste  
 Architecte DPLG  
 Architecte DPLG  
 Architecte urbaniste

Mexique  
 France  
 France  
 France  
 France  
 Mexique

# LES ARMATURES PAYSAGÈRES: ÉQUILIBRER LA VILLE ET SON TERRITOIRE

# C



# DIAGNOSTIC // UN TERRITOIRE MENACÉ PAR L'ÉTALEMENT URBAIN

## Qualités

La zone métropolitaine de León (ZML) bénéficie d'une situation naturelle privilégiée avec, à l'ouest et au nord, un paysage de plateau (1) et de montagne (2) et, au sud, une zone agricole (3). L'ensemble du territoire est traversé par des ruisseaux bordés d'arbres locaux : les mezquites (4).

La ZML dispose également de grandes qualités urbaines et architecturales formant un paysage patrimonial à l'échelle de la métropole. Son territoire est parsemé de 1299 communautés rurales, à l'architecture vernaculaire et d'haciendas en ruine qui pourraient être mises en valeur (5 - 6). Les trois aires urbaines de la zone métropolitaine ont par ailleurs comme patrimoine construit commun des gares (7), des places (8-9) et des rues aux maisons colorées (10).

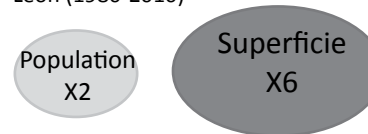
D'un point de vue économique, la ZML est un territoire dynamique : elle accueille des activités industrielles (11), tertiaires, des universités (12) et des instituts de recherche. Ces espaces communs sont la richesse de la ZML.



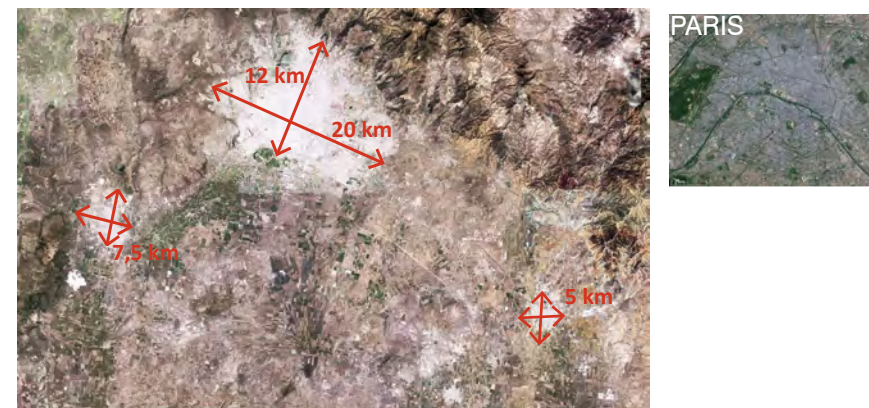
## Problèmes

Cependant la ZML se caractérise depuis les années 1980 par un étalement urbain et de faibles densités. A titre d'exemple, la ville de León est de superficie similaire à celle de Paris et compte 800.000 habitants de moins.

León (1980-2010)



	Population	Superficie urbaine (km <sup>2</sup> )	Habitants par ha
León	1.436.486	114	126
Paris	2.257.981	105	215



Ce phénomène d'expansion spatiale s'est illustré durant les dernières décennies par une croissance discontinue et le développement de lotissements formels (13) et informels (14) horizontaux en périphérie des aires urbaines. Cet étalement a entraîné une série de problèmes et d'inégalités : ces nouveaux quartiers sont mono-fonctionnels (15), déficients en espaces publics, non connectés à la ville et non intégrés dans le paysage. L'environnement naturel de la ZML apparaît donc aujourd'hui menacé et la qualité de vie de ses habitants remise en question.

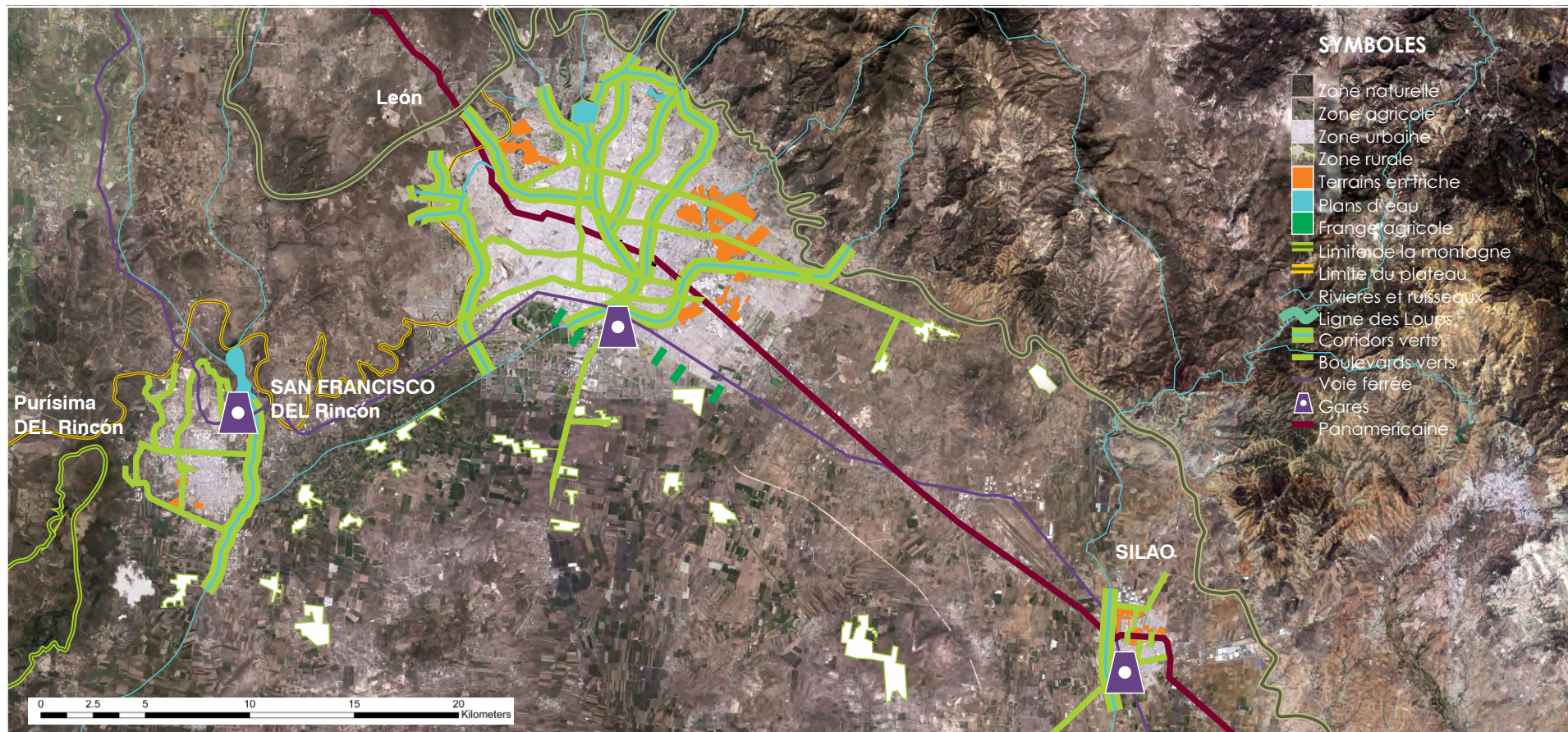


# PLAN GUIDE // COMMENT RETROUVER L'ÉQUILIBRE ENTRE LA VILLE ET SON TERRITOIRE ?

Pour retrouver l'équilibre ville - nature, différentes stratégies sont proposées :

- Faire entrer la nature dans la ville en la structurant
- Aménager les interfaces ville - nature
- Densifier la ville sur elle-même tout en favorisant la mixité sociale et programmatique
- Relier les espaces urbains fragmentés
- Créer un paysage contemporain métropolitain (axe magistral, repère)

Toutes ces stratégies territoriales devront s'accompagner de mécanismes de coordination métropolitaine et de participation citoyenne.



Corridor vert à Nantes

Plan Guide Chemetoff Nantes

Desvigne Boston friches et infrastructure

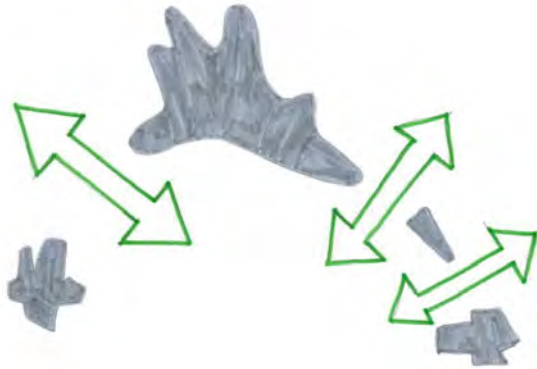
Olmsted Baltimore

JCN Forestier Buenos Aires

Bastide ville compacte + place

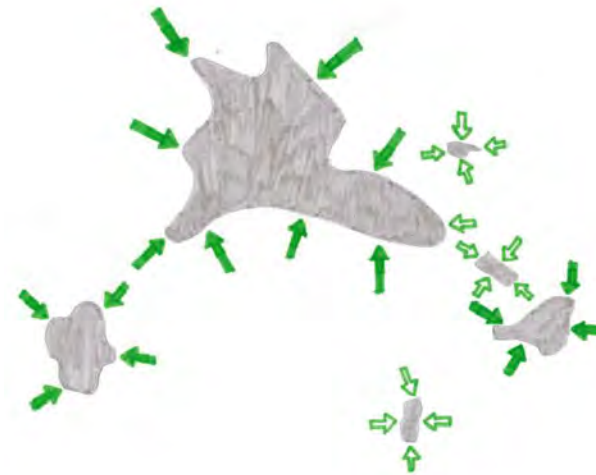
# STRATÉGIES // RETROUVER L'ÉQUILIBRE DU PAYSAGE // NATURE & PATRIMOINE

## CONSERVER DES COUPURES VERTES



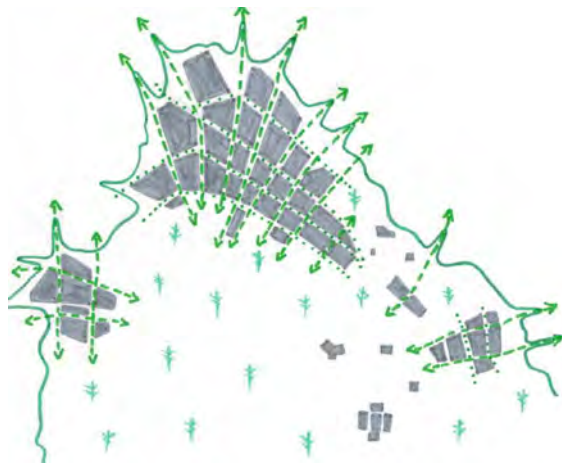
La nature est le principal patrimoine commun à l'échelle de la métropole. C'est une ressource fondamentale en terme de durabilité, de qualité de vie et d'économie. Pour cette raison, la métropole ne doit pas devenir une conurbation : il faut conserver des coupures vertes entre les trois zones urbaines et les villages de la métropole et préserver des continuités écologiques entre les reliefs et la zone agricole.

## RENVERSER LA PRESSION VILLE-NATURE



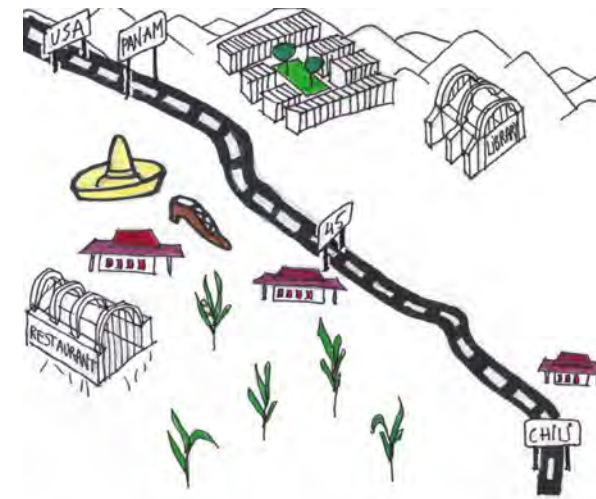
La ville doit être compacte. Il faut renverser la pression de l'urbanisation sur son environnement et la transformer en pression de la nature sur la ville pour arrêter l'expansion urbaine et préserver la nature autour des aires urbaines.

## Créer UN RESEAU DE CORRIDORS VERTS DANS LA VILLE



Du fait de la grande taille des zones urbanisées, il faut structurer les espaces urbains pour en faire des espaces de vie à échelle humaine. Chaque habitant doit pouvoir être en contact rapidement avec la nature depuis n'importe quel point de la ville. Pour cela, nous proposons de créer un réseau de corridors verts, en prenant comme support les ruisseaux qui s'écoulent du nord au sud (cf. les projets existant de parcs linéaires) et les boulevards qui filent d'est en ouest. Ces couloirs intégreront des pistes cyclables et profiteront des friches (baldío) pour s'élargir en parc.

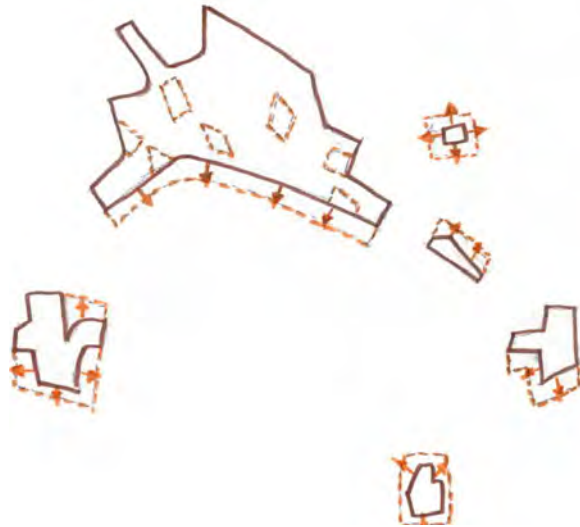
## VIVRE LE PATRIMOINE COMMUN



Le patrimoine naturel (montagne, plateau, plaine agricole) et construit (gares de San Francisco del Rincón, León et Silao, haciendas et espaces historiques, espaces ordinaires (places...), ligne métaphorique de la Panamericana) doit être vivant. Ces lieux ont de nombreuses potentialités pour mettre en place des projets de transformation, de rénovation et d'installation d'équipements publics....

# STRATÉGIES // RETROUVER L'ÉQUILIBRE DU PAYSAGE // DENSIFICATION

## GERER LA VILLE COMPACTE



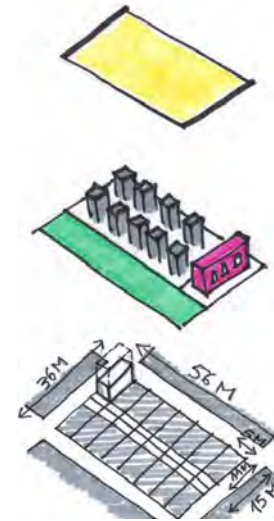
Le schéma proposé est celui de la ville-compacte afin d'arrêter l'expansion spatiale. Pour répondre aux besoins de croissance des villes, la stratégie principale est l'utilisation des friches. Il sera également possible d'envisager dans un deuxième temps un développement urbain limité, planifié et contrôlé sur la frange sud de León, autour de la voie ferrée, et autour des centres urbains et ruraux de la zone métropolitaine.

## FAVORISER LA MIXITE PROGRAMMATIQUE



Il est nécessaire de développer la mixité des programmes (résidentiel, commercial, espaces verts...) au sein de tous les quartiers de la métropole. Cette stratégie doit être mise en place dans le cas des friches mais aussi dans les quartiers existants.

## DENSIFIER EN CONSTRUISANT SUR LES FRICHES



Les friches offrent un potentiel constructible considérable pour répondre aux besoins en logement, espaces publics et équipements :  
Superficie en friche à León = 2300 ha

Hypothèse :  
75% usage résidentiel = 1725 ha  
25% espaces verts et équipements = 525 ha  
Tissu urbain existant = 100 maisons / ha  
**TOTAL DE MAISONS POTENTIELLES**  
= 171.130 maisons  
= 684.523 individus  
= 22 ans de croissance de la population

## DYNAMISER LES PERIPHERIES



Afin de réduire les inégalités et de dynamiser les périphéries, nous proposons d'installer des équipements d'enseignement supérieur et d'innovation à proximité des quartiers périphériques et des polygones de pauvreté.

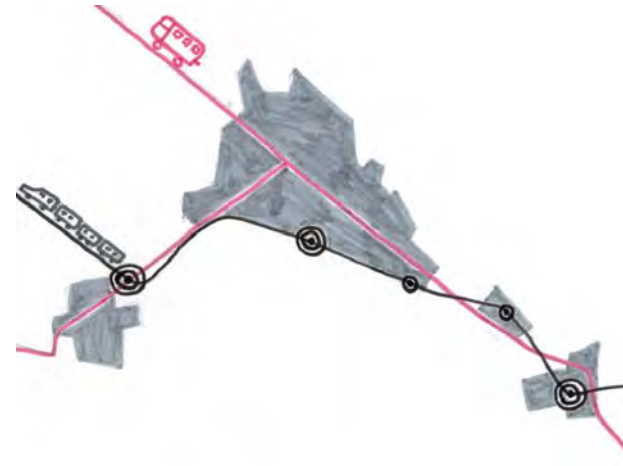
# STRATÉGIES // RETROUVER L'ÉQUILIBRE DU PAYSAGE // INTERFACE VILLE-NATURE

## RELOGER LES HABITANTS DES ZONES A RISQUES



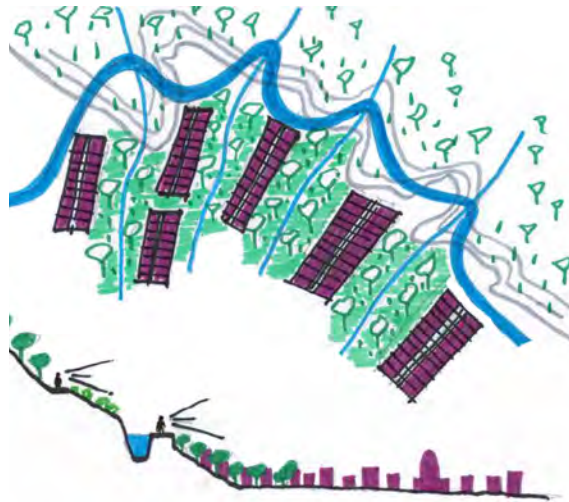
Les habitants des zones à risque naturel doivent être déplacés et relocalisés dans des espaces sûrs. Les friches disponibles sont une opportunité pour accueillir ces populations et les intégrer au cœur de la trame urbaine. Ce type de déplacement permettra de réduire les inégalités tout en augmentant la mixité sociale.

## DEVELOPPER DES TRANSPORTS EN COMMUNS MÉTROPOLITAINS



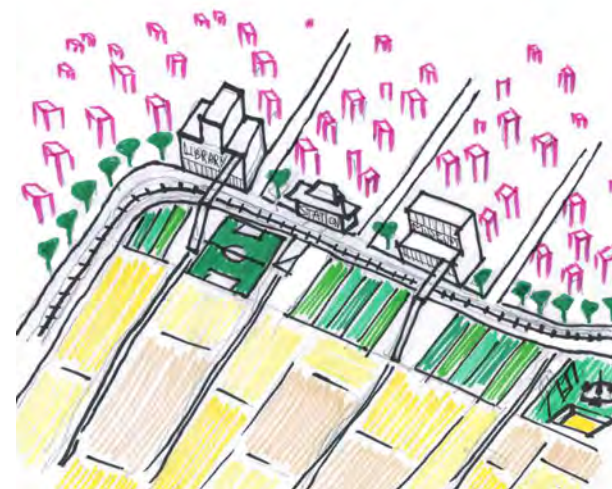
Le manque actuel de connexion entre les quatre communes peut être résolu par le développement d'un système de mobilité à l'échelle métropolitaine, qui connecte transports en commun routier et ferroviaire. La mise en place d'un train pour passagers entre les trois aires urbaines fera des gares existante de nouvelles entrées de villes.

## AMÉNAGER L'INTERFACE AVEC LA MONTAGNE : "LA LIGNE DES LOUPS"



Afin d'éviter l'expansion urbaine vers le nord de la ville de León, nous proposons de dessiner, dans le paysage, une ligne physique et symbolique, délimitant l'aire urbanisable : la "Ligne des Loups" (du nom d'un massif situé à proximité). Cette ligne paysagée se remplira d'eau à la saison des pluies. Elle sera ponctuée d'aménagements récréatifs offrant des points de vue sur la ville (belvédères, cafés...) et donnant accès à des chemins de randonnée.

## Aménager L'INTERFACE AVEC LA ZONE AGRICOLE



A l'image de la "Ligne des Loups", les limites entre les aires urbaines et agricoles doivent être aménagées pour arrêter l'étalement urbain, mais également pour connecter la ville à son environnement naturel et permettre au public d'apprécier ces paysages. Les façades urbaines en contact avec la zone agricole ne doivent plus lui tourner le dos. Des jardins potagers seront installés sur ces franges, en alternance avec des équipements sportifs, récréatifs et culturels.

# BALDÍO // STRUCTURER ET DENSIFIER LA VILLE SUR ELLE-MÊME / L'EXEMPLE DES BALDÍOS SUR L'AVENUE JOSE MORELOS



Favoriser l'urbanité par des règles simples.

1. Repérer le support d'un corridor vert (un ruisseau par exemple) qui relie plusieurs terrains en friche (baldío) et coupe différents boulevards urbains.
  2. Définir une programmation spécifique en lien avec la hiérarchie viaire à border :
    - a) Sur les boulevards : des activités
    - b) A l'intersection des boulevards et des corridors : des équipements publics et des arrêts de bus
    - c) Au bord des corridors verts : des parcs publics, des promenades et des pistes cyclables
    - d) Sur le reste des terrains en friche non occupés par les parcs : des logements organisés selon un maillage viaire qui relie le nouveau quartier à la structure de la ville existante
    - e) Au bord des parcs : des logements collectifs hauts (R+4)
    - f) A l'arrière des bordures de parcs : des logements bas (maisons mitoyennes).
- Ainsi la densité perdue par les espaces publics est retrouvée par les constructions en hauteur. La valeur foncière des terrains à construire au bord des corridors verts est valorisée par les espaces publics et les équipements, ce qui motivera l'initiative privée.
- En termes de temporalité, cette stratégie permet à terme un aménagement cohérent sans nécessairement impliquer un ordre d'action précis.



# SILAO NORD // DENSIFIER ET RELIER LES QUARTIERS PERIPHERIQUES EXISTANTS



- Relier les quartiers entre eux et au centre ville, offrir de la continuité urbaine par un nouveau maillage viaire
- Préserver les champs, limiter la croissance de la ville
- Densifier les dents creuses, les baldío par de l'habitat
- Relier la périphérie au centre par des coulées vertes / pistes cyclables / passerelles
- Equiper les quartiers par des espaces collectifs, des centralités
- Densifier l'offre en industrie le long des principaux axes viaires
- Desservir et désenclaver les quartiers périphériques par des bus



- Relier les entités urbaines fragmentées
- Densifier la ville sur elle-même
- Offrir des espaces verts structurants
- Aménager des espaces communs sur les corridors verts, au centre des quartiers



# LA PLACE DE RINCÓN // UNE SUTURE PAYSAGÈRE



Les communes de San Francisco et Purísima del Rincón forment actuellement une conurbation. Les pratiques de leurs populations respectives ne sont pas interrompues par la limite administrative qui les divise. Cependant, le tracé du boulevard Del Valle s'impose comme une barrière urbaine qui rompt les dynamiques de la population et les flux entre les deux communes. Par ailleurs, le tracé de la cinquième étape de ce boulevard, qui est en projet, entre les rues Lopez Rayon et Wagner représente le centre géographique des deux communes.

La voie existante Lopez Rayon, qui compte des équipements importants (marché, salle de réunion municipale, terrains de football et école), est un axe qui réunit virtuellement les deux centres des communes de Purísima et San Francisco del Rincón. Nous proposons de convertir cette rue en un couloir piétonnier, culturel et commercial qui relie les deux places centrales, créant un corridor d'une distance de 2,6 km (30 minutes à pied).

Nous prévoyons de construire la cinquième étape du boulevard Del Valle en souterrain pour permettre la création d'un espace central perméable, au lieu d'une barrière. Cet espace central se convertira en un grand espace commun, intermunicipal, une sorte de "suture" urbaine, au travers d'une succession de places et espaces verts, qui s'achèvera au sud avec un musée d'art.

Dans les espaces verts, nous chercherons à promouvoir la flore locale (*Ipomoea murucoides*, *Prosopis laevigata*, *Acacia farnesiana*, *Tecoma stans*) pour apprécier le paysage "jaune" caractéristique de la zone. De plus, nous proposons d'aménager des zones humides qui serviront au traitement primaire des eaux domestiques et, dans quelques cas, industrielles, avant qu'elles ne soient rejetées dans la rivière.

Cet espace a pour objet de se convertir en un espace de vie commun et d'identité pour les deux communes, tissant et stimulant les dynamiques sociales.

# LA LIGNE DES LOUPS // UNE LIMITE SYMBOLIQUE ET PHYSIQUE AU NORD DE LEÓN



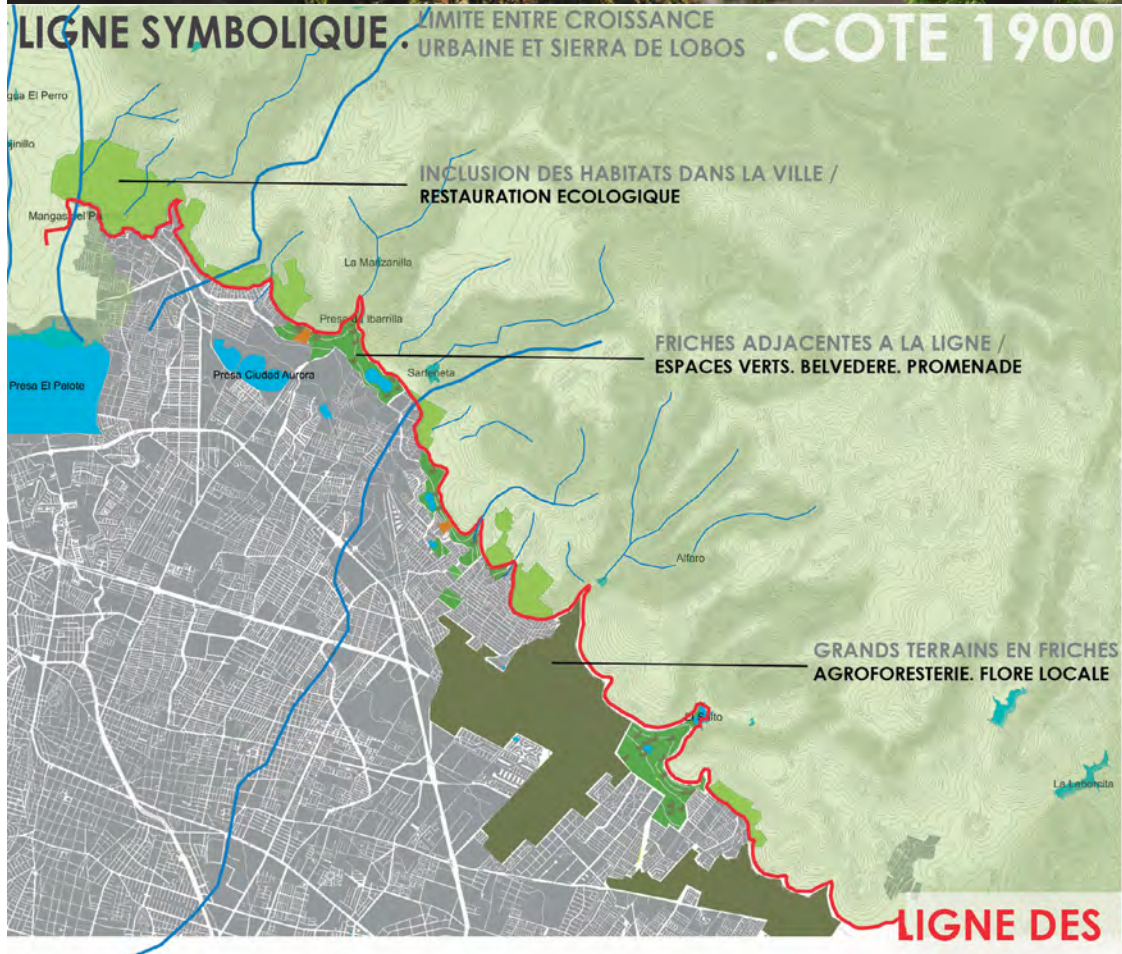
La Ligne des Loups est une limite symbolique et physique qui marque le “début” du massif des Loups (Sierra de Lobos) et la “fin” de l’urbanisation, stoppant la croissance urbaine qui menace la montagne.

Sur les versants de la montagne, dans des zones non adaptées à l’urbanisation et présentant des risques d’inondation et d’éboulement (d’après l’Atlas des risques de León, 2010, p. 249), on trouve actuellement des zones d’habitat informel isolées et consolidées (mais avec des déficits en service) et des lotissements semi abandonnés à faible qualité architecturale. Cette situation a des conséquences négatives pour la ville, la population et les cycles naturels.

Nous proposons de prendre la cote 1900 mètres et, à partir de là, de commencer le tracé de la Ligne des Loups à partir des critères suivants :

1. Zones d’habitat situées au-dessus de la Ligne: relocalisation / inclusion dans la ville-centre, reconversion en zones de restauration écologique, récupération de la capacité d’infiltration des sols.
2. Friches en dessous et adjacentes à la Ligne : changement des usages des sols à agroforesterie. Cela permettra de donner un usage aux terrains vacants pour éviter l’installation de nouveaux quartiers informels, mais également de générer une activité productive pour les quartiers marginaux situés à proximité, d’améliorer les sols, de réduire l’érosion et de promouvoir la flore locale (*Acacia farnesiana*, *Prosopis laevigata*, *Eysenhardtia polystachya*, *Heliopsis longipes*).
3. La Ligne s’aménage comme un grand “parc de pluie” qui contribuera à limiter les inondations et l’érosion des sols et à réduire les éboulements.
4. Zones de récréation. Du côté sud, la Ligne sera une grande promenade avec des belvédères sur la ville, des zones de repos et des espaces verts pour la population locale et les visiteurs.

Finalement, notre projet vise à convertir la Ligne des Loups en un évènement dans le paysage et un élément d’identité commune pour les habitants de la ZML.

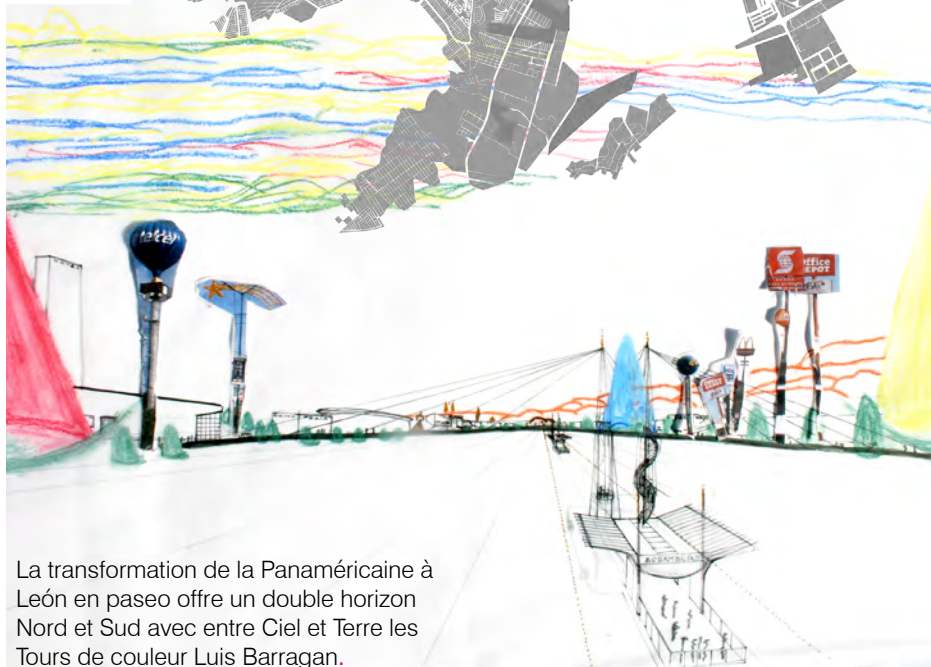
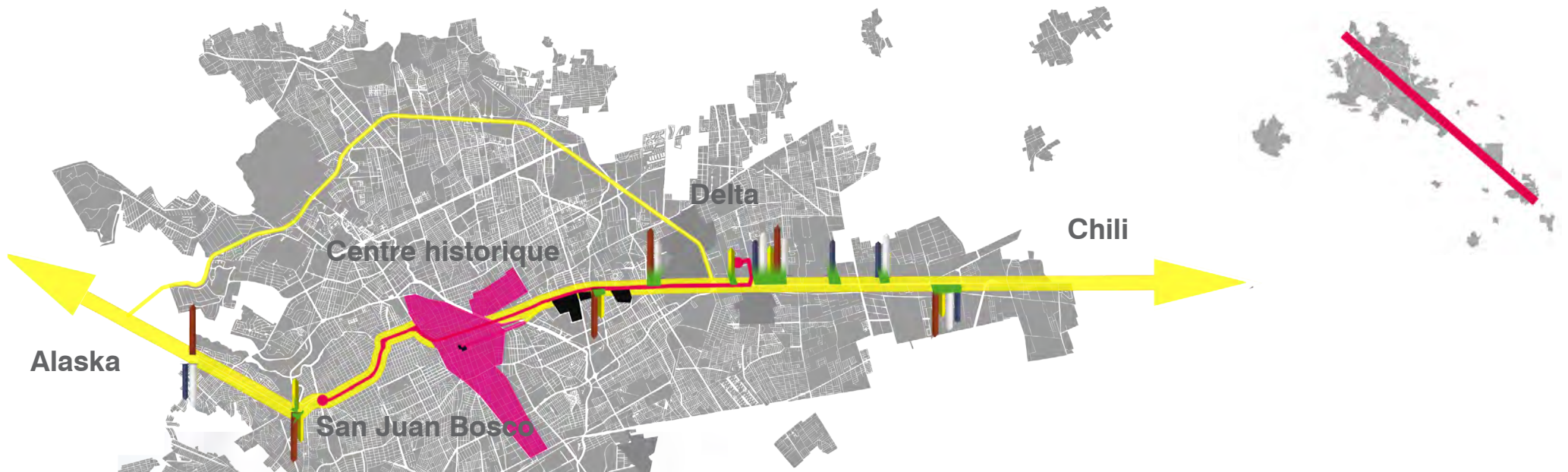


LANDMARK  
ELEMENT COMMUN D'IDENTITE POUR LA ZML

LIGNE DES LOUPS

# PASEO PANAMERICAIN

REENCHANTER\* LE TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE DE LEÓN



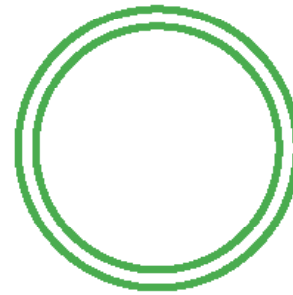
La transformation de la Panaméricaine à León en paseo offre un double horizon Nord et Sud avec entre Ciel et Terre les Tours de couleur Luis Barraçan.



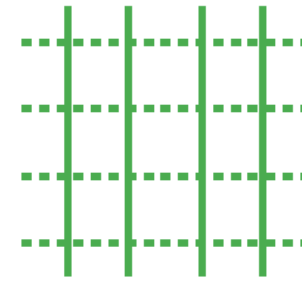
Jordi Colomer au pays de Gulliver, échelle, rêve et nature, 1. en la pampa desert habité d'Atacama 2. Barcelone 3. Osaka

Réenchâter le monde en hommage à l'oeuvre de JM.G. Le Clezio en particulier "Le rêve mexicain ou la pensée interrompue" et "Frida et Diego" in Ars Industrialis, Bernard Stiegler, Flammarion, 2008

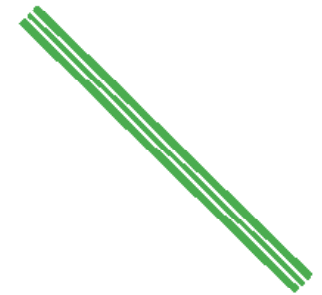
# 3 structures paysagères



le contour



la grille



l'axe

## ZML 2025









# D

1. Juan-Luis Briceño
2. Marc Errera
3. Luis Miguel Durán López
4. Louise Bouchet
5. Marcel Belliot
6. Charline Froitier

Architecte urbaniste  
 Architecte urbaniste  
 Architecte paysagiste  
 Paysagiste  
 Urbaniste  
 Ingénieur

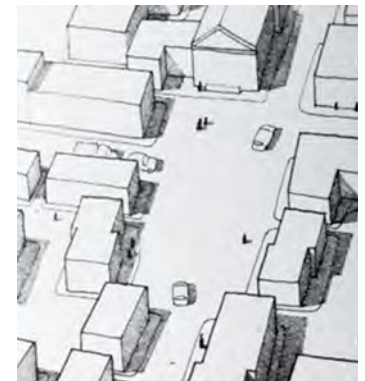
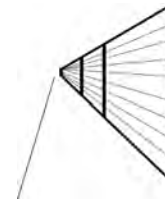
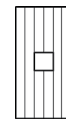
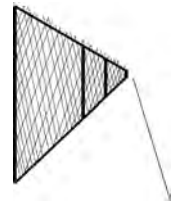
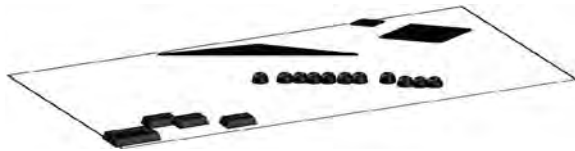
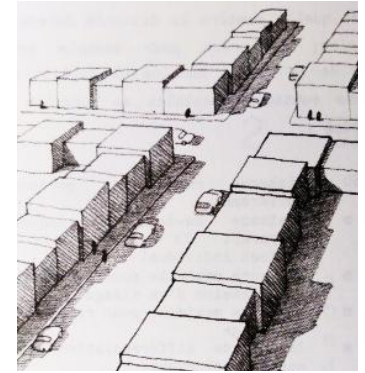
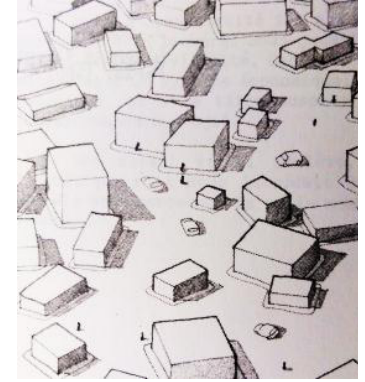
Venezuela-Finlande  
 Belgique  
 Mexique  
 France  
 France  
 France



# PREMIERS REGARDS SUR LA ZONE MÉTROPOLITAINE DE LEÓN



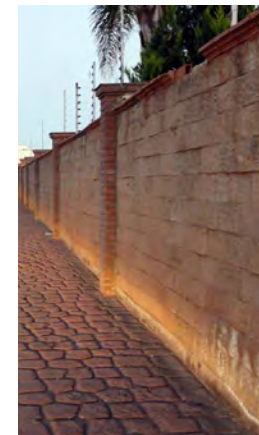
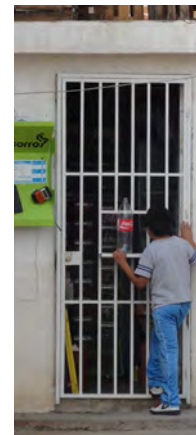
UN SITE SPECTACULAIRE



UN PAYSAGE PERFORÉ



UNE VILLE FERMÉE

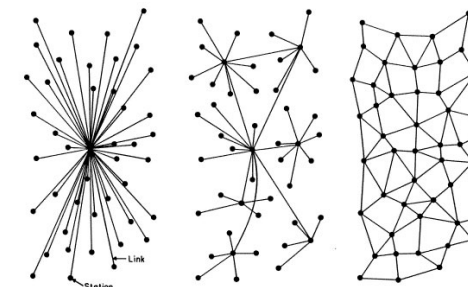
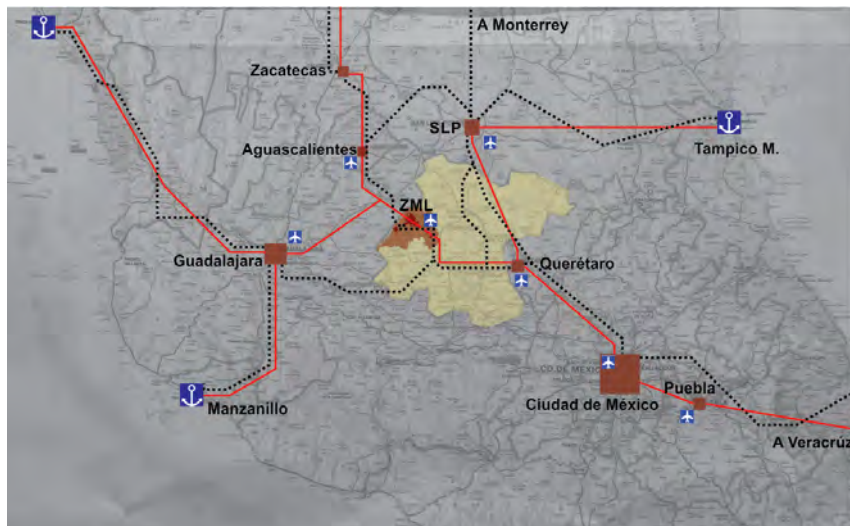


UN BESOIN DE LISIBILITÉ



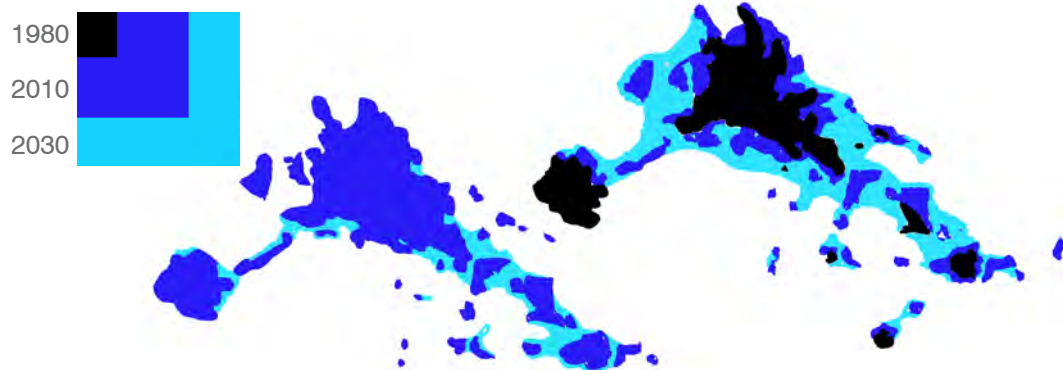
# GÉRER LA CROISSANCE D'UN TERRITOIRE ATTRACTIF : UNE MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE

## SITUATION STRATÉGIQUE : UNE OPPORTUNITÉ



CENTRALITÉ / POLARITÉS / RÉSEAUX

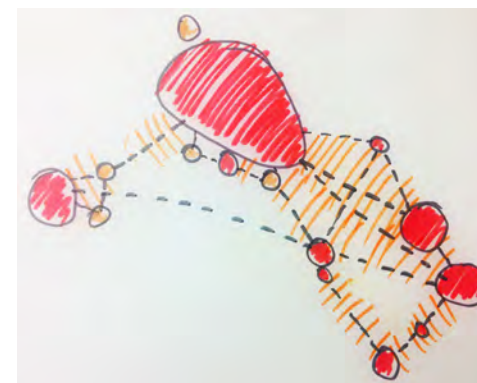
## PEUT-ON POURSUIVRE LA TENDANCE ACTUELLE D'ÉTALEMENT URBAIN ?



Etre économe dans le mode d'urbanisation si l'on veut conserver, dans la ZML, de grandes zones naturelles, condition indispensable des ses équilibres écologiques et de son attractivité.

15 000 ha seraient nécessaires pour satisfaire les besoins d'urbanisation.

	Population (Hab)	Zone urbaine (ha)	Densité (hab/m <sup>2</sup> )	Tx de croissance annuel	Superficie totale (ha)
1980	800 000	2800	205		
2010	1 700 000	19 400	92	2,7%	16 600
2030	2 700 000	34 200 ha	80hts/ha	2%	15 000



RENFORCER LES POLARITÉS EXISTANTES ET LEURS RELATIONS

Etre sélectif dans le choix des zones à urbaniser si l'on veut éviter une dispersion générale de l'habitat et des activités qui mettra en péril le fonctionnement et l'attractivité de la métropole.

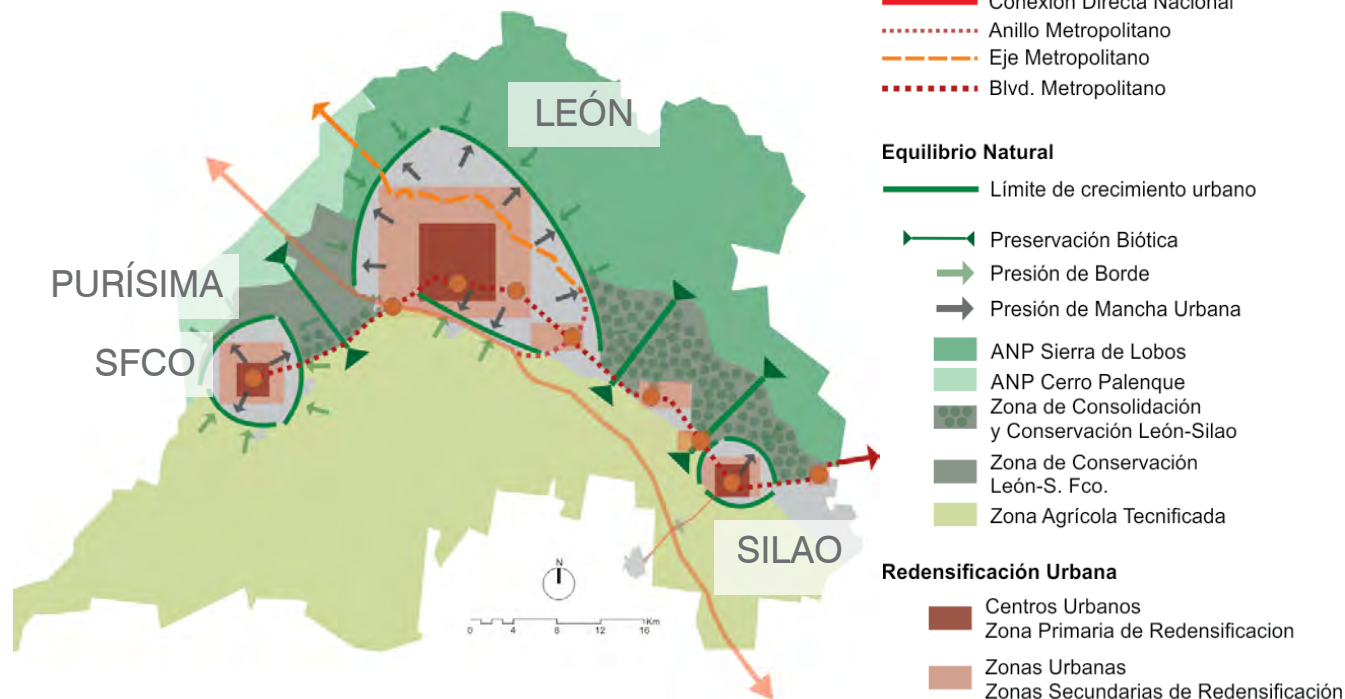
# ZML : EXPÉRIENCES URBAINES / PAYSAGE MÉTROPOLITAIN

## *villes intenses - métropole active - paysage partagé*

La zone métropolitaine de León doit valoriser ses atouts et affirmer son unité sans gommer ses différences. Cela passera par

- une organisation urbaine multipolaire : renforcement des pôles d'urbanisation existants, développement des grands pôles d'activités et d'échanges (Puerto Interno, aéroport, Bicentenario GM), consolidation des franges urbaines situées dans le périmètre urbain et contrôle stricte de l'urbanisation hors de ce périmètre.
- la mise en valeur du patrimoine urbain et architectural des centres anciens à Silao, León et Purissima/San Francisco, éléments identitaires très forts de la métropole et de ses communes.
- la protection des espaces naturels de la grande plaine du Bajío et des montagnes de la Sierra de los Lobos, le maintien d'une zone intermédiaire verte entre León et San Francisco ainsi que la protection des espaces agricoles entre Silao et León.
- un système de transport reliant les grands pôles de l'agglomération et assurant l'unité de la région métropolitaine. Un futur tram-train métropolitain reliera Silao et San Francisco et sera connecté avec l'ensemble du réseau de BRT et d'autobus. Un réseau de voirie hiérarchisé assurera l'accès et la desserte fine de tous les quartiers de l'agglomération
- le développement des activités universitaires en privilégiant les implantations urbaines, en renforçant la coordination inter-universités, en coopération avec le secteur productif
- la mise en place d'une trame verte et bleue organisée autour des rios qui relie la montagne à la plaine. Elle facilitera la gestion des équilibres écologiques et des espaces naturels de la métropole.

### UN PARTI DE FONCTIONNEMENT TERRITORIAL



### UN PRINCIPE DE GOVERNANCE



LA ZML ET SES PARTENAIRES



LES COMPÉTENCES DE LA ZML

# CONNECTER LES NOEUDS EXISTANTS : LE TRANSMETROPOLITAIN

## Le tram train métropolitain

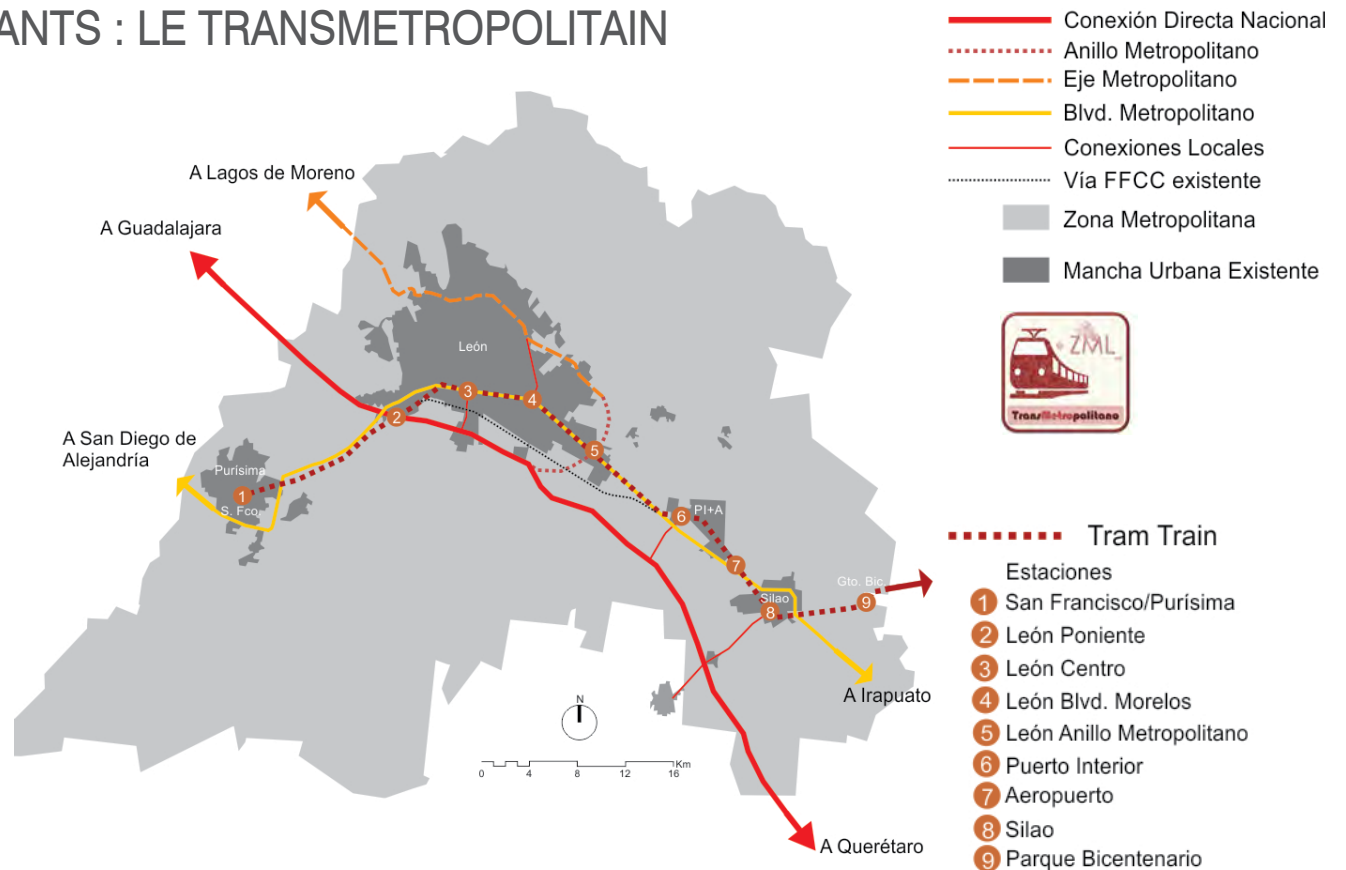
Un tram train assurera l'unité de la région métropolitaine. Sa technologie lui permettra d'utiliser la voie ferrée actuelle et de desservir les zones urbaines comme un tramway. Il reliera les pôles d'emploi de Puerto Interior, de l'aéroport et du Bicentenario avec les centres urbains de León, Silao et San Francisco/Purísima.

Dans une première phase, un tronçon d'un trente kilomètres reliera la gare de Silao et la sortie Ouest de León. Il utilisera en partie les emprises de la voie ferrée actuellement réservée au trafic de marchandises. Il utilisera aussi les voies routières existantes et notamment la Route 45 qui sera transformée en boulevard urbain et accueillera des circulations douces.

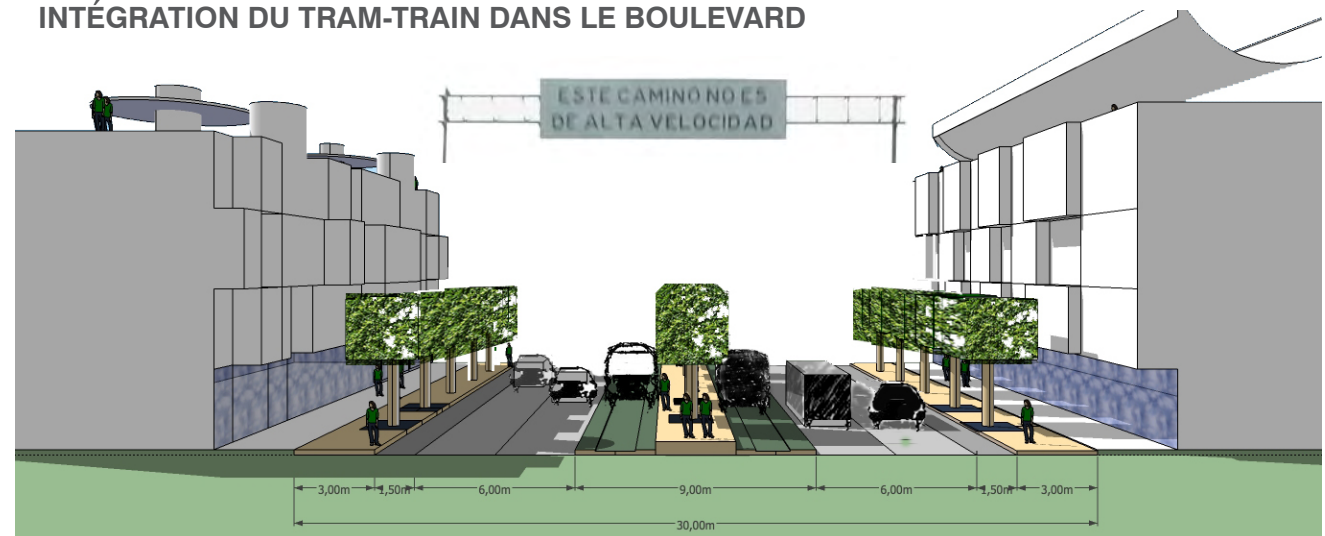
## Le Boulevard de contournement Sud-Est de León

La voie de contournement Sud-Est de León desservira les quartiers en développement de cette partie de la ville où existent de nombreux baldíos. Prolongée vers le Nord et le Nord-Ouest, elle pourra jouer le rôle d'un boulevard périphérique. Cette voie marquera aussi une frontière entre la zone urbaine et la zone agricole du Corridor Silao-León. Ce Boulevard utilisera, pour partie, le tronçon déjà construit d'une autoroute prévue pour desservir le corridor León-Silao au pied des montagnes (el eje metropolitano). La réalisation complète de cette autoroute mettra en danger la grande zone agricole qui subsiste encore dans le Corridor. Ce projet devrait être abandonné ou suspendu.

La croissance urbaine impulsée par l'axe de transport doit être condensée autour des stations implantées stratégiquement: les noeuds existants sont renforcés et les espaces intersticiels respectés.



## INTÉGRATION DU TRAM-TRAIN DANS LE BOULEVARD



# OPTIMISER LE MÉTABOLISME TERRITORIAL : UN ÉCOSYSTÈME ÉCONOME

## Gestion partagée et raisonnée des ressources en eau

- Une compagnie des eaux métropolitaine SAPAZML : Sistema de Agua Potable y Alcantarillado de la ZML.
- Un programme de réduction des eaux non comptabilisées. Objectif : réduction de 40% à 10% de pertes sur le réseau de distribution de l'eau potable.
- Une campagne de sensibilisation pour une métropole économe en eau. Campaña Ahorro de Agua : réduction de 30 % de la demande en eau.
- La réutilisation des eaux traitées pour la recharge



## Politiques agricoles et écologie territoriale

- Une ferme métropolitaine dans la plaine agricole El Bajío pour approvisionner l'ensemble du territoire :
  - une pépinière d'arbres pour verdifier les espaces publics des centres urbains
  - des cultures maraichères pour alimenter la population
- L'aménagement écosystémique des forêts de Los Lobos et los Altos de Jalisco, basée sur l'exploitation des bois d'acacia et de chêne vert pour la construction ou l'ameublement



L Protección de los espacios

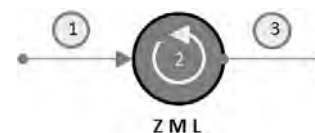
## Gestion mutualisée des déchets solides

- Un complexe métropolitain dans le Port Intérieur pour le traitement et la valorisation des déchets municipaux, industriels et agricoles, permettant une viabilité économique par valorisation et économie d'échelle :
  - centre de tri et recyclage
  - récupération et valorisation du biogaz du bio-digesteur et la décharge pour les industries alentours
  - récupération de chaleur et production d'électricité à partir d'un incinérateur



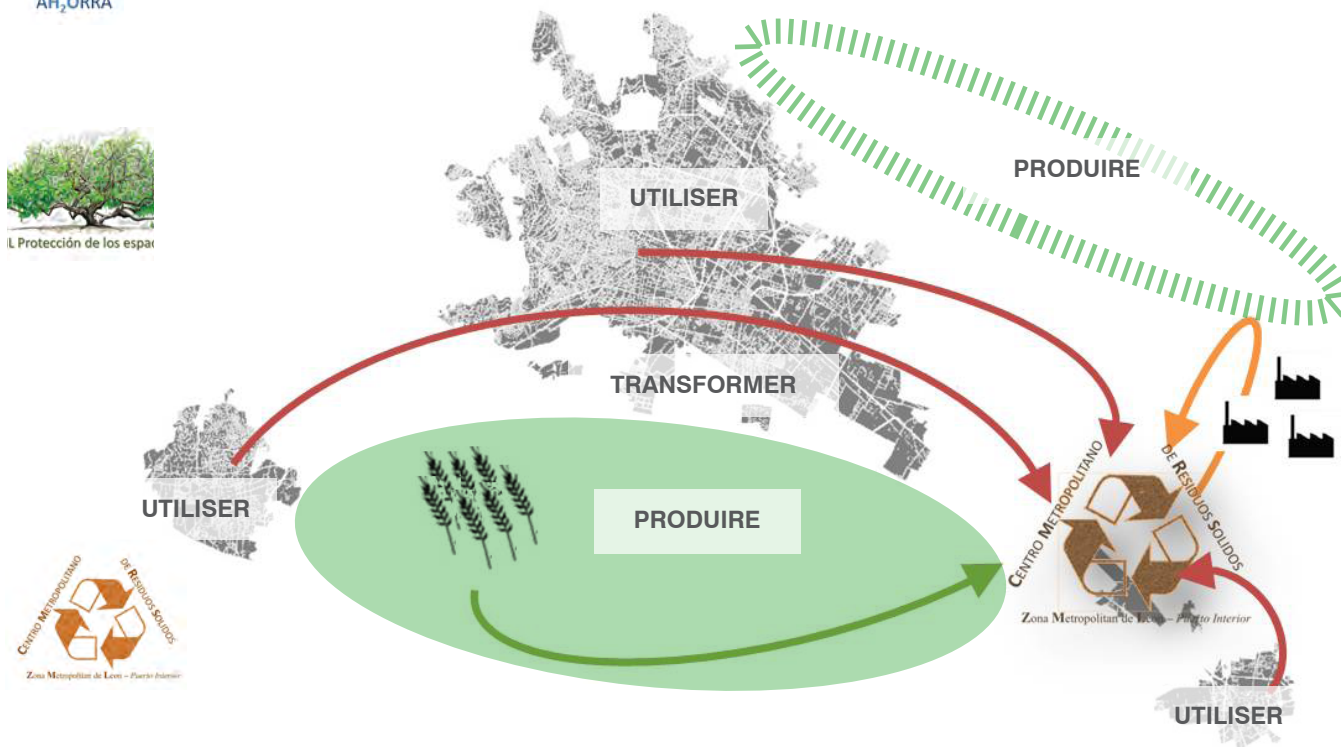
Zona Metropolitana de León - Puerto Interior

Les flux qui traversent le territoire de la ZML et leurs interactions définissent le métabolisme de la métropole. Son fonctionnement pérenne minimisant les pressions exercées sur l'environnement n'est possible qu'en limitant l'utilisation des ressources communes, favorisant les synergies au sein du territoire métropolitain, et limitant les rejets et pollutions.



**METROPOLITAN METABOLISM**

1. Préserver des ressources naturelles communes aujourd'hui menacées : gestion intégrée de la ressource en eau
2. Exploiter les synergies potentielles entre les municipalités : écologie industrielle et territoriale
3. Minimiser ensemble l'empreinte écologique : déchets / CO2



# DYNAMISER LE PATRIMOINE AGRICOLE, FORESTIER ET HYDROLOGIQUE : STRATÉGIES PAYSAGÈRES

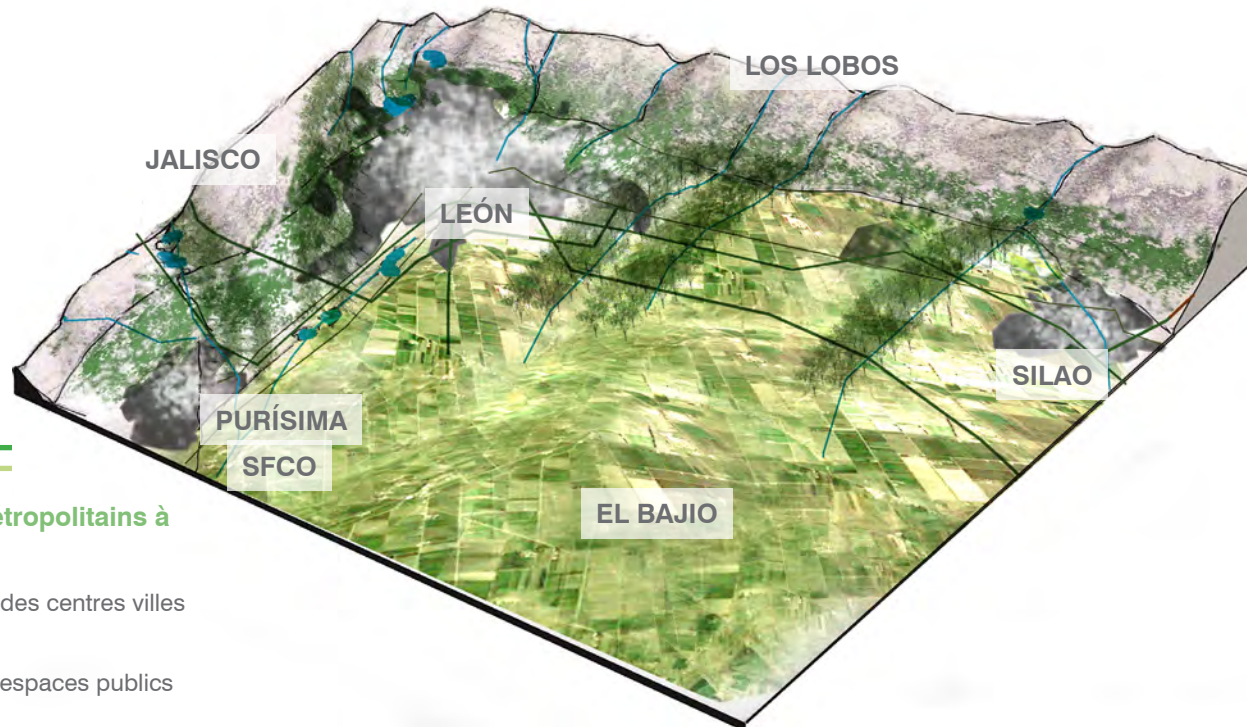
## SIERRA DE LOS LOBOS Y LOS ALTOS DE JALISCO

### Contrôler l'urbanisation sur les flancs de la montagne

Outils : politique de reboisement

Utilisation : construction et artisanat+ espaces ombragés

### ESPACES OMBRAGÉS + FILIÈRE BOIS

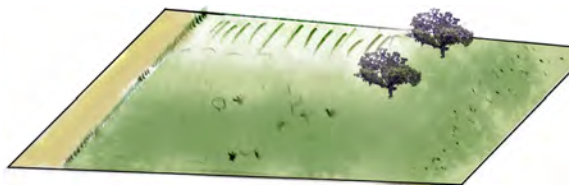
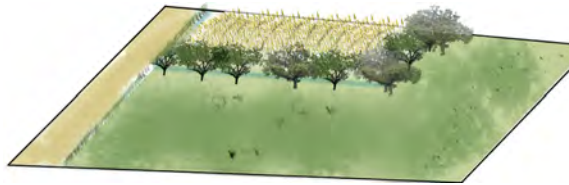
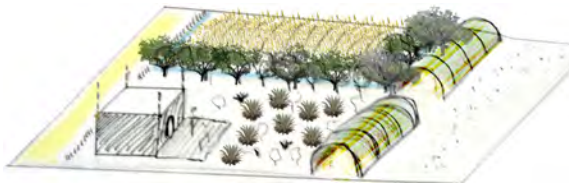


## EL BAJIO

### Moderniser les cultures et ensibiler les métropolitains à l'agriculture

Outils : modernisation + pépinière pour les espaces publics des centres villes + constitution d'une ferme métropolitaine

Utilisation : ventes sur les marchés locaux et plantations des espaces publics



↑ Temps 2 : ferme métropolitaine

Temps 1 : conscience écologique

Actuel : Baldío

## LOS ARROYOS

### Exploiter les trames vertes et bleues du territoire

Outils : Aménagement et dispositif légal

Intérêt : corridors écologiques et espaces de loisirs



Source : IMPLAN/501arquitectos  
parque metropolitano de León

# RÉINVESTIR LES ESPACES URBAINS : DES CENTRES ATTRACTIFS

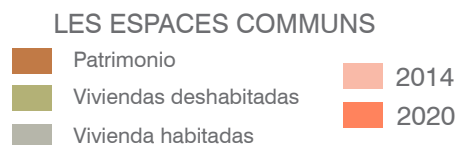
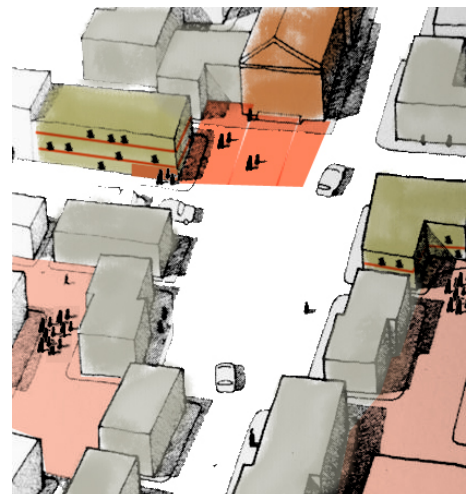
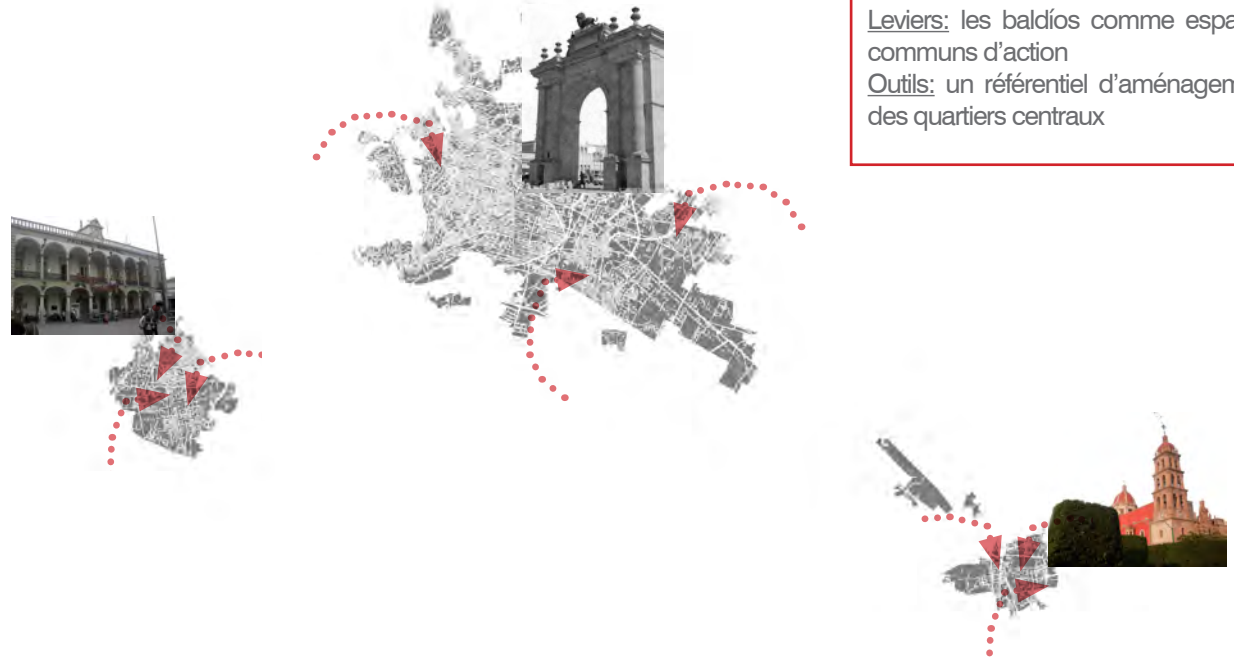
Objectif: réinvestir 60,000 logements dans les centres urbains  
Leviers: les baldíos comme espaces communs d'action  
Outils: un référentiel d'aménagement des quartiers centraux

La Métropole s'engage dans le changement de paradigme : les extensions périphériques sont contrôlées et les centres urbains redynamisés. Le patrimoine bâti attractif et les baldíos sont repensés par et pour les populations: l'habitant au cœur de la ville.

Les enjeux et les opportunités pour réaménager les cœurs de villes des municipalités de San Francisco, Purísima, León, et Silao sont :

- Un enjeu d'organisation du tissu urbain : favoriser la variété de la structure urbaine permet une cohérence spatiale et sociale, sans "espaces-déchets" ni monotonie.
- Un enjeu de mobilité : permettre une mobilité optimale pour les habitants du centre en facilitant l'accès aux transports en commun grâce à l'amélioration du réseau et la création de pôles d'intermodalité
- Un enjeu d'usages : aménager l'espace commun pour des usages réguliers, éphémères, commerciaux, festifs et culturels, manifestations sociales, etc.
- Un enjeu de sociabilité et de rencontres entre les habitants par la création d'associations de quartier pour un urbanisme collaboratif
- Un enjeu d'identité : mettre en valeur la particularité des lieux ) partir du patrimoine bâti existant et favoriser les repères dans la ville.
- Un enjeu esthétique afin de rendre la ville plus belle, plus attractive, plus habitable

L'espace commun se caractérise par sa pluralité, tant du point de vue de la diversité des lieux qu'il occupe, des formes qu'il prend et des usages qu'il accueille. Il constitue un élément fédérateur pour les cœurs de villes: lieu des pratiques et de vie urbaine. L'espace commun tient un rôle social, économique et fonctionnel au sein de la ville. C'est aussi une vitrine où les municipalités forgent leur image et leur identité.



INTERMODALITÉ

# PÉRENNISER LE DYNAMISME MÉTROPOLITAIN : LA VILLE UNIVERSITAIRE



Et le footprint ?

L'université, creuset de la métropole intelligente

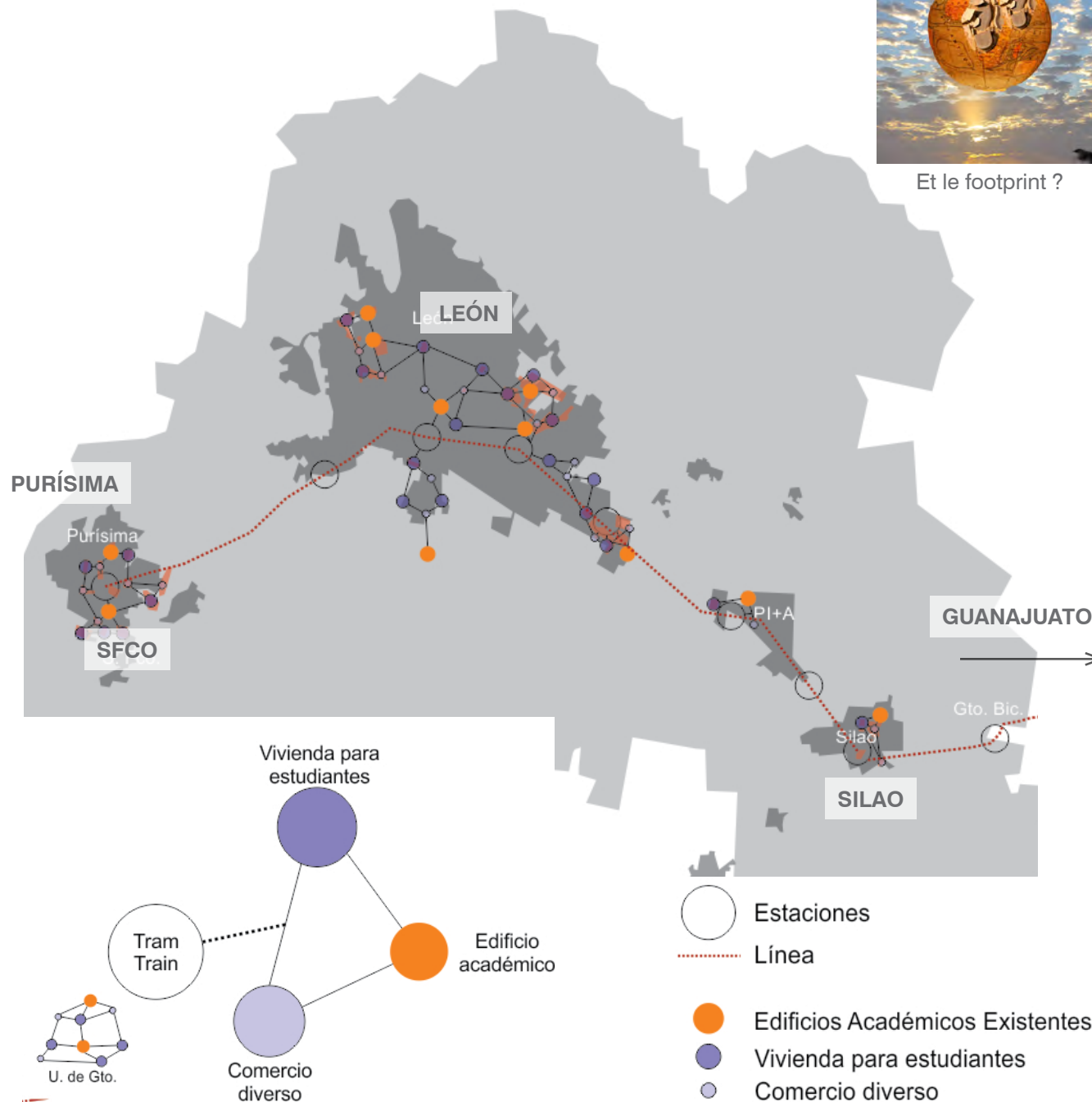
L'économie de la connaissance est le moteur de la compétitivité internationale. Les universités y jouent un rôle important. La Zone Métropolitaine de León accueille environ 50 000 étudiants et celle de Guanajuato, avec laquelle les liens sont étroits, en accueille 20 000. Un grand nombre de facultés et d'enseignements divers, d'État ou privés sont situés sur l'axe qui relie San Francisco à León, Silao et Guanajuato. Les découvertes se font souvent à la jonction des connaissances et les universités doivent travailler davantage en synergie et en coopération.

Cette offre doit être développée et organisée et devenir un vecteur de développement et d'attractivité de la métropole en attirant les entreprises et les actifs. Les étudiants sont par ailleurs facteurs d'animation, de vitalité, de créativité dans la ville et ils sont de grands utilisateurs des "circulations douces" et des transports en commun.

Deux priorités métropolitaines

1- Les universités doivent s'insérer à la ville et non aux campus isolés. Les espaces interstitiels et les "nombreux baldíos" qui existent dans l'agglomération offrent plusieurs opportunités pour accueillir les bâtiments académiques ainsi que les logements et services qui les accompagnent. Plus de 100 000 étudiants nouveaux devraient être accueillis dans la ZML d'ici 2030. Cela demandera environ 2.000 hectares qu'il faudra localiser de préférence dans les villes existantes et le long du cordon qui les réunit. Ce sera un outil puissant de structuration et de lisibilité de la ville.

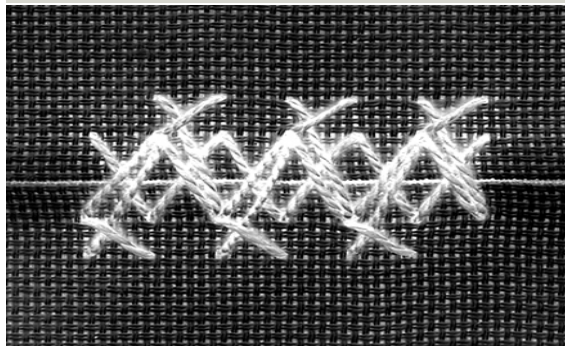
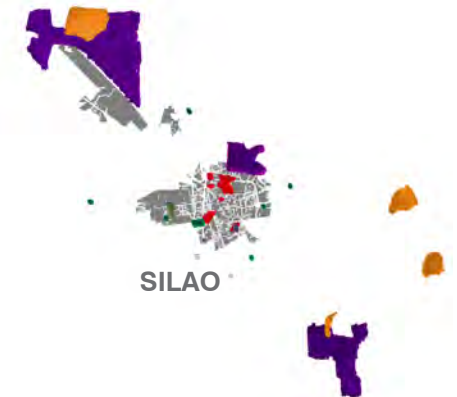
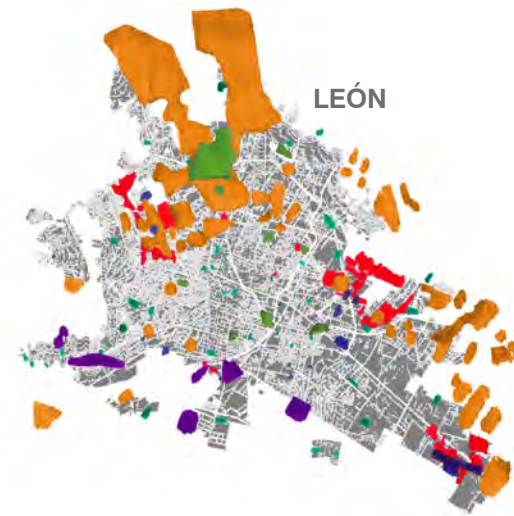
2- Une Conférence universitaire métropolitaine doit être mise en place afin de mieux coordonner les activités, les programmes et les offres de formation des universités. Une meilleure gouvernance universitaire, associant Guanajuato, contribuera fortement à la cohérence et à la continuité des stratégies de développement de la métropole.



# UNE MÉTROPOLE À RECOMPOSER

## DES LEVIERS POUR L'ACTION

La situation urbaine dominante de la ZML se caractérise par l'hétérogénéité. La ZML juxtapose des trames urbaines bien constituées mais parsemées de nombreux terrains vagues, les « baldíos », des ensembles résidentiels complètement fermés et, dans certains lieux, des morceaux de ville abandonnés. Tous ces espaces inexploités ou fermés peuvent être utilisés comme des leviers afin d'assurer les continuités urbaines qui ont été perdues afin de renforcer la cohérence métropolitaine. Il s'agit aujourd'hui de "recoudre" la ville et d'assumer une qualité de vie urbaine.



Les instruments de l'action publique susceptibles de renforcer la cohésion territoriale et sociale de la ville ne manquent pas: un diagnostic qualitatif ainsi qu'une organisation des actions et des priorités. Une stratégie métropolitaine de reconquête des espaces clos et des délaissés facilitera la compréhension des processus existants et la hiérarchisation des actions à entreprendre. Le modèle métropolitain proposé est celui du polycentrisme. Il permet à chaque municipalité de mener une politique adaptée à son contexte historique, topographique ou culturel. Il assurera les complémentarités nécessaires et la cohésion d'ensemble.

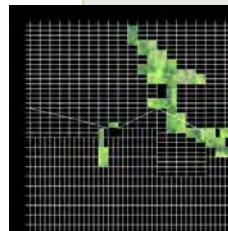
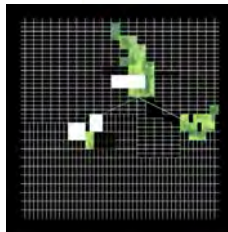
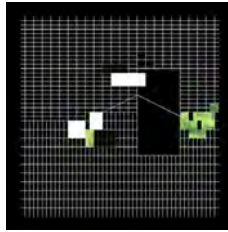
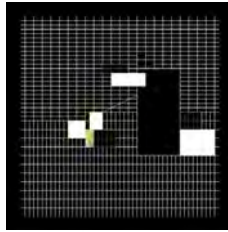
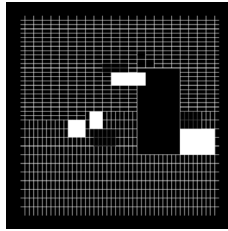


POUR UNE APPROCHE GLOBALE MAIS SPÉCIFIQUE

Souvent les urbanistes considèrent la ville comme un phénomène morphologique. Ils sont sensibles au sensoriel, et en particulier aux qualités visuelles de l'espace urbain. Cette vision spatiale nécessite une certaine abstraction. Elle seule permet la compréhension de la complexité de l'espace urbain, dans ses continuités, sa transparence et ses capacités d'évolution

Si cette vision de la ville intègre les différentes fonctions d'habitat, de travail et de loisirs, elle néglige son rôle de lieu d'échanges et d'interrelations et elle ne prend pas en compte les spécificités socioculturelles de ses différents utilisateurs. Il est pourtant essentiel de tenir compte de la dimension humaine des villes et de développer des approches plus concrètes qui intègrent les relations entre l'espace et les processus sociaux. La vision de l'urbaniste soit s'enrichir de tout ce qui peut favoriser la consolidation de la ville et y améliorer la qualité de la vie.

Lieu des dynamiques de flux et d'échanges, l'espace urbain est aussi le lieu d'interactions entre les différentes échelles d'intervention, du local au régional, du national et à l'international et cela se vérifie tout particulièrement dans la Zone Métropolitaine de León (ZML). Les espaces urbains sont aussi le lieu où se croisent, et parfois s'opposent, les gouvernances de ces différentes échelles. Cela ne rend que plus urgente la mise en place, d'une gouvernance métropolitaine à l'échelle de la ZML.



LA TRAME URBAINE DE LA ZML:  
BALDÍOS, ESPACES FERMÉS ET DESHABITÉS

Simulations d'activation de l'existant:

CONNECTIONS:  
Nouvelles liaisons, Nouveaux flux, Nouveaux besoins

RECONQUÊTE DES ESPACES:  
Vie urbaine dans l'espace public, Sécurité assurée

CONNECTIONS:  
Nouvelles liaisons, Sub-division de grandes surfaces vides

RECONQUÊTE DES ESPACES:  
Ouverture des espaces fermés, Intégration des zones universitaires à l'espace public, Nouveaux lieux d'interactions et d'échanges.

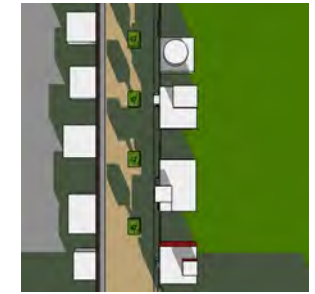
DENSIFICATION/ CROISSANCE:  
Développement des "baldíos" en fonction des besoins de développement urbain, Services, Habitation, Equipements

RECONQUÊTE DES ESPACES:  
Relocalisations des activités à l'échelle locale, Insertion des fonctions à l'échelle métropolitaine, Encourager les changements à suivre

CONNECTIONS:  
Nouvelles liaisons au réseau des transports publics

RECONQUÊTE DES ESPACES:  
Intégration des communautés fermées dans la sphère publique, Bénéfice complet de zones précédemment considérées comme «problématiques»

FRACCIONAMIENTOS  
CERRADOS



NON OUI



NON



OUI



OUI







# 4. JURY

# MEMBRES DU JURY

## LE RÔLE DU JURY

Après 10 jours de travail collectif, des équipes multidisciplinaires et internationales présentent leurs propositions à un "jury". Le jury est composé d'acteurs locaux, de professionnels de la ville mexicains et internationaux, de bailleurs et de membres du réseau des Ateliers. Sa fonction n'est pas de classer les équipes, mais d'identifier au sein des productions les propositions les plus pertinentes. L'atelier n'est pas un concours, il n'y a ni prix ni marché à gagner. Ce qui importe est la capacité de produire des analyses originales, de nouvelles représentations du territoire, et des pistes d'action facilement appropriables pour le développement de la Zone Métropolitaine de León.

## PRÉSIDENTE DU JURY

**Graciela Amaro Hernández:** Directrice de l'IMPLAN de León, Mexique.

**Horacio Guerrero García:** Directeur de l'IPLANEG, État de Guanajuato, Mexique

**Pierre-André Périssol:** Président des Ateliers, Paris, France.

## MEMBRES INTERNATIONAUX

**Armelle Choplin:** Géographe et maître de conférences à l'Institut Français d'Urbanisme/Université de Marne-la-Vallée, Paris, France.

**Anne Durand:** Architecte urbaniste et membre du Comité d'Orientation Scientifique des Ateliers, Paris, France.

**Corinne Lamarque:** Directrice de l'aménagement et du développement de l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP), Paris, France.

**Alex Ricardo:** Directeur adjoint de la fondation Ciudad Humana. Spécialiste mobilité et changement climatique, Bogota, Colombie.

**Jean-François Parent:** Directeur du Laboratoire International pour l'Habitat Populaire (LIHP), Paris, France.

**Daisy Torres:** Maire de Managua, Nicaragua.

**Christine Volpilhac:** Urbaniste à la Communauté urbaine de Bordeaux, France.

## MEMBRE NATIONAUX : (RESIDENTS AU MEXIQUE HORS LEÓN)

**Luis Fernando Graham Verver:** Représentant de la Ville de Puebla

**Armando Tetsuya Hashimoto Hongo:** Responsable de la qualité de l'habitat à l'Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT)

**Alejandro Hernández Gálvez:** Architecte et directeur éditorial de la revue ARQUINE.

**Salvador Herrera Montes:** Directeur adjoint du Centre de Transport Durable EMBARQ.

**Manuel Alejandro Rivero Villar:** Directeur général de la Planification Territoriale de l'État de Morelos.

**Yann Thoreau La Salle:** Attaché de coopération technique - Institut Français d'Amérique Latine (IFAL) – Ambassade de France au Mexique.

## MEMBRES LOCAUX

**Lorenzo Chávez Avala:** Délégué INFONAVIT dans l'État de Guanajuato.

**Mari Paz Díaz Infante Aguirre:** Coordinatrice du master en conception architecturale de l'Université de La Salle Bajío.

**Jaime Humberto Gallardo Saavedra:** Président du Collège des Architectes de León.

**Alejandro García Sainz Arena:** Trésorier du Conseil de l'IMPLAN.

**Javier Hinojosa De León:** Président du Conseil de l'IPLANEG.

**María Minche Mena Deferme:** Directrice de l'école de Design et d'Architecture de l'ITESM Campus León.

**Mónica Morán Yépez:** Sous-Directrice de l'IMPLUS Silao.

**José Antonio Navarro Márquez:** Directeur du Développement Urbain, de l'Écologie et des Transports de San Francisco del Rincón.

**Arturo Joel Padilla Cordóva:** Directeur du Forum Cultural Guanajuato.

**Rafael Pérez Fernández:** Consultant en planification, projets urbains et architecturaux.

**Beatriz Ponce Márquez:** Coordinatrice de la Planification de Purísima del Rincón.

**Ignacio Ramírez Sánchez:** Président du Conseil de l'IMPLAN.

**Roberto Rojas Aguilar:** Président du Collège des Architectes de l'État de Guanajuato et Conseiller de l'IPLANEG.

**Antonio Salgado Gómez:** Coordinateur du Master en Planification Urbaine Régionale de l'Université de Guanajuato.

**Enrique Torres López:** Directeur de SAPAL.

# PRÉSENTATION PUBLIQUE DES PROJETS ET DÉBATS DU JURY

Jeudi 5 décembre 2013, Poliforum, León



## ÉQUIPE B

Une idée forte a été retenue en particulier: celle du **Festival Nomade Métropolitain**, qui serait le catalyseur de la construction de valeurs communes pour la métropole. Cette approche événementielle pose la question de la définition même de la métropole: faut-il une métropole à León? Et comment définit-on la métropole de León? **Au-delà d'un projet d'aménagement du territoire, la métropole se définit par l'évènement et la construction de valeurs en commun.**

Le projet s'appuie sur le **renforcement des centralités locales**, sur la valorisation des identités locales et des complémentarités entre ces localités. La participation des habitants est placée au cœur de la fabrication de la métropole. L'idée de commencer par un festival démontre que **tout commence par l'appropriation par les citoyens du sujet métropolitain.** Le festival métropolitain est un **élément déclencheur, pour mettre en place un processus de réflexion et de prise de conscience dans l'immédiat et dans le long terme.** Il permettrait aussi de **faire travailler les différents acteurs de la métropole sur des projets en commun, sur un agenda en commun.**

Les observations du jury ont également porté sur le fonctionnement du Festival Métropolitain et les outils pour le mettre en place: **de quelle manière impliquer les habitants? Comment associer le monde économique (de la capitale de l'État)?**

La présentation publique des projets devant les membres du jury au Poliforum, le jeudi 5 décembre 2014. Les propositions des équipes ont été présentées, puis débattues et approfondies au cours de larges séries de questions. Le jury a ensuite délibéré, cette fois sans les équipes. On propose ici un bref résumé des grands thèmes et grandes propositions qui ont été mis en débat au cours de cette journée.

## ÉQUIPE A

La thématique de l'énergie a été particulièrement développée, plaçant **la gestion commune des ressources et la production d'énergies renouvelables au centre du projet métropolitain.**

La proposition des **CIEB** (*Centro Integral de Economía Barrial* - centre intégral d'économie de quartier) a enthousiasmé la plupart des membres du jury. Les centres de quartiers, à une échelle locale, sont les outils d'une stratégie transversale qui touche tous les thèmes et notamment celui de l'énergie (génération d'énergie à l'échelle du quartier). Les questions du jury ont porté sur **le fonctionnement des CIEB et les moyens de leur mise en place avec les communautés et à l'échelle des 4 municipalités.**

L'équipe A propose une approche radicale à contre-courant des phénomènes à l'oeuvre: **amoindrir l'usage de l'automobile et donner la priorité aux transports publics dans une ville qui vit de l'industrie automobile** (avec notamment un travail sur la transformation des parkings en centre-ville, ou avec la proposition de transformation du *Malecón*), ou encore **bâtiments d'habitat de grande hauteur alors qu'il existe et se développe essentiellement de l'habitat individuel.**

Au delà de simples propositions d'aménagement spatial, le projet cherche à **mettre en place une démarche d'accompagnement des mentalités, de prise de conscience**, pour faire métropole à partir de la petite échelle, de la vie de proximité et de l'implication des habitants.



## ÉQUIPE C

La question centrale mise en débat par l'équipe C est celle du **paysage et de la valorisation des espaces naturels, placés au premier plan**. La zone métropolitaine se définit à travers ses espaces ouverts: espaces publics, armatures paysagères qui, en creux, seront le support de l'urbanisation à venir. Ces aménagements paysagers "légers" deviennent alors des outils pour **désenclaver certains quartiers, créer des liens pour remorceler la métropole** (notamment la relation centre-périphérie), des outils pour **articuler les 4 villes de la métropole**, des outils pour **inciter et accompagner la transformation des baldíos dans un plan d'aménagement à long terme**, et enfin des outils pour **délimiter et contenir la ville**.

L'axe León-Silao n'est plus envisagé comme un axe conurbé, l'idée étant de **donner une valeur aux espaces naturels et créer des connexions entre les villes (qui ne soient pas nécessairement des conurbations)**.

La proposition de **Ligne des loups** (Línea de lobos), couloir vert au Nord de León qui délimite la ville en s'adossant à la *Sierra de Lobos*, a été soulignée comme une proposition particulièrement pertinente pour León, avec **une opération d'aménagement légère qui permet de limiter la ville en s'appuyant sur la géographie du territoire (sur la topographie)**.

Une autre proposition a été discutée en particulier par le jury: celle de la **Panaméricaine**, un **axe magistral identitaire**, un axe d'intensité urbaine qui permet de structurer la métropole en imposant une hiérarchie.



## ÉQUIPE D

Une proposition forte a été soulignée en particulier, celle de **ne pas construire l'Axe Métropolitain (Eje Metropolitano)** alors qu'il y a déjà un budget voté pour 2014, l'idée étant de donner la priorité aux transports publics sur l'axe León-Silao, et de **tirer parti d'un projet de transport public au service d'une politique d'aménagement du territoire**: pour préserver les paysages et espaces naturels d'un côté, et pour concentrer l'urbanisation dans des lieux plus propices d'un autre côté.

Une deuxième proposition a particulièrement attiré l'attention des jurys: inciter les universités à s'installer dans la ville plutôt que dans des grands campus extérieurs enclos, **la métropole se conformant comme un grand couloir universitaire de la connaissance**. Le jury a souligné les possibles difficultés pour intégrer les universités à l'intérieur du tissu urbain, à l'encontre du modèle existant. Au delà des universités elles mêmes, **l'idée de centres de formation professionnelle avec des vocations particulières (notamment en lien avec l'industrie)** est une idée qui a été retenue par le jury.

De manière générale, les observations portaient sur l'articulation des différentes propositions: **comment articuler projet de transport public et politique d'aménagement? Couloir universitaire et transport public? Couloir universitaire et patrimoine urbain et paysager? Quel lien avec les activités et dynamiques existantes de développement industriel (en particulier le long de l'axe León-Silao)?**

Enfin le **thème de la gouvernance** a été abordé, à travers la **proposition de créer un institut de planification métropolitain**, concernant l'urgence notamment de mettre en place un plan d'urbanisme sur l'axe León-Silao dans un contexte de croissance rapide et incontrôlée.

# JURY POLITIQUE

Jeudi 5 décembre 2013, Hôtel Hotsson, León

Après les présentations au Poliforum une table-ronde composée des élus de la zone métropolitaine et des présidents du jury a eu lieu, au cours de laquelle un participant de chaque équipe a présenté une version synthétique de chaque projet. Les élus et présidents du jury ont été invités à réagir devant le jury et les participants de l'atelier.

L'importance de **développer des projets de transport en commun** a été soulignée, et en particulier de **donner la priorité aux transports publics au lieu de continuer à développer le réseau viaire**, comme l'a précisé le maire de Silao Enrique Benjamín Solís Arzola.

L'importance de **densifier la ville** a été évoquée et notamment l'importance de **mettre en place des mesures pour urbaniser les terrains en friches intraurbains**.

Bárbara Botello Santibáñez, maire de León, a notamment mentionné la nécessité de **créer de nouveaux espaces publics** (et en particulier le projet de parcs linéaires de León).



La question du **patrimoine** a également été évoquée, (thème sur lequel la municipalité de León travaille actuellement).

Pour finir le thème de la **construction d'une identité métropolitaine** a été un thème central, les élus évoquant la nécessité de mener des projets en commun pour forger une identité métropolitaine: notamment à travers des projets de **gestion des ressources, gestion des déchets**, ou de **transports publics**.

De gauche à droite: Horacio Guerrero García, Directeur de l'IPLANEG; Graciela Amaro Hernández, Directrice de l'IMPLAN de León; Bárbara Botello Santibáñez, maire de León; Pierre-André Périssol, Président des Ateliers; Tomás Torres Montañez, maire de Purísima del Rincón, et Enrique Benjamín Solís Arzola, maire de Silao.



# 5. ANNEXES







Guillermo Samuel  
ANDRADE LOVERA  
MEXIQUE  
Urbaniste  
Chargé du programme de  
développement urbain à  
l'IPLANEG  
samuellovera@gmail.com

Depuis trois Ans, Samuel est en charge de l'analyse territoriale au sein de la direction d'aménagement et de planification territoriale de l'Institut de planification de l'État de Guanajuato (IPLANEG). Samuel est un professionnel intéressé par la qualité de vie des sociétés et par la manière dont l'aménagement du territoire, au niveau urbain et métropolitain, peut améliorer notre environnement. Ouvert, il aime le travail en équipe et rencontrer des personnes avec des opinions et des manières de faire différentes. Les valeurs qui le caractérisent sont la solidarité, l'empathie et le respect pour les autres.



Sara Noemí MATA LUCIO  
MEXIQUE  
Journaliste et doctorante en  
urbanisme à la UNAM  
saranoemi@gmail.com

Sara Noemí Mata est diplômée en planification et politiques métropolitaines à la UAM (Universidad Autónoma Metropolitana de Azcapotzalco). Journaliste de profession, elle a exercé pendant sept ans en travaillant en particulier sur des sujets urbains à León. Elle s'est spécialisée et a alimenté sa réflexion sur les thèmes de l'habitat populaire, de l'irrégularité, de l'expansion urbaine, ainsi que sur des thèmes de planification. Elle se définit comme citadine, activiste pour l'espace public et militante pour les centres et quartiers historiques.



Javier ESQUILLOR  
ESPAGNE  
Ingénieur  
Responsable environnement  
et innovation chez Lacor Maes  
j.esquillor@gmail.com

Ingénieur, Javier est intéressé par la gestion des ressources, les infrastructures et le développement durable. Professionnel chez O&M (énergies renouvelables et unification d'infrastructures d'énergie et d'information). Il est le cofondateur de [mappe], lien entre pratiques citadines informelles qui transforment la réalité au niveau local; et champs de connaissance qui transforment les processus au niveau global [doc]. Depuis 2005, il travaille indépendamment sur des projets de gestion du territoire dans 7 pays : l'Inde, la Chine, le Sénégal, la Guinée-Bissau, la France, la Grèce et l'Espagne.



Víctor EBERGENY KELLY  
MEXIQUE  
Architecte  
Consultant pour  
l'INFONAVIT (direction  
"Qualité de Vie")  
victor\_ebergenyi@me.com

Víctor est architecte, formé à la UNAM (Universidad Nacional Autónoma de México) et a également étudié à l'Ecole Technique Supérieure d'Architecture de La Corogne en Espagne, et à l'université McGill en Nouvelle Ecosse, Canada. Il est titulaire d'un mastère "logement collectif" de l'Université Polytechnique de Madrid. Son expérience professionnelle a toujours été divisée entre la collaboration avec des agences privées ou organismes gouvernementaux d'une part, et ses projets personnels d'architecture, de mobilier, de photographie ou d'illustration d'autre part. Actuellement il travaille comme consultant pour l'INFONAVIT.

## TROMBINOSCOPE EQUIPE A



Marta MASFERRER JULIOL  
ESPAGNE  
Architecte  
Chef de projet à l'atelier Christian  
Thiffault (Canada)  
mmasferrerjuliol@gmail.com

Architecte, Marta est une personne enthousiaste, créative et sociale, toujours volontaire pour penser les projets urbains, sociaux et économiques. Grâce à son expérience professionnelle, nationale, internationale, elle aime travailler en équipe, dans des environnements multiculturels, et enrichit ses compétences et la qualité de ses projets à travers ses rencontres professionnelles. Tout au long de sa carrière elle a acquis d'amples compétences dans le domaine de l'architecture, du paysage et du projet urbain. C'est une personne persistante et travailleuse, qui essaie de toujours porter un regard nouveau.



Vincent PERRAULT  
FRANCE  
Urbaniste  
Urbaniste à la Bartlett  
school of planning  
vperrault@gmail.com

Double profil ESSEC et UCL – Bartlett School of Planning, Vincent a réalisé au cours des 8 années précédentes différentes missions de type programmation urbaine, projet urbain, ou prospective territoriale. Plus récemment, il a eu l'occasion de conduire plusieurs études sur l'intégration des grands services urbains à vocation métropolitaine telles que l'intégration des sites industriels du Grand Paris Express ou l'évolution du pôle énergie des Docks de Saint-Ouen (incinérateurs de déchets, pôle logistique, faisceau ferroviaire) sur les 30 prochaines années.

# TROMBINOSCOPE EQUIPE B



Evangelina GUERRA LUJAN  
MEXIQUE  
Directrice du département d'urbanisme et du design d'espace public chez CEISA.  
Architecte-urbaniste  
thenomad.mail@gmail.com

D'une curiosité insatiable. Son travail se développe dans les limites incertaines des territoires de différentes disciplines créatives. Elle est architecte et urbaniste, dessinatrice, stratège de l'espace public, enseignante d'architecture et de dessin industriel, et de temps en temps consultante. Elle est enthousiaste à l'idée d'apprendre.



Christine MOLLE NELLE  
CAMEROUN  
Urbaniste  
Chef de département planification et développement urbain à la Communauté urbaine de Douala  
bistinelle@gmail.com

Chef de département planification et Développement urbain de la Communauté urbaine de Douala, Christine considère qu'un urbaniste est le généraliste de la ville. En ce sens elle aime travailler avec les spécialistes et voir naître de cette collaboration des projets au service de la population. Sa fibre artistique l'a toujours attiré vers des métiers artistiques (design, sculpture, couture, ...) mais c'est en l'urbanisme qu'elle concentre ses talents de dessinatrice et cultive son sens du partage. Elle déteste l'injustice et le manque d'intégrité morale.



Alexandra KOZAK  
RUSSIE  
Directrice des Ateliers d'hiver, Irkutsk  
Alexandra.kozak@winteruni.com

Alexandra est architecte, diplômée de l'«Irkutsk State Technical University» (ISTU). Comme étudiante elle a été impliquée dans les ateliers d'hiver organisés avec Les Ateliers de Cergy en Russie. Elle a participé à de nombreux projets urbains: complexes résidentiels, équipements éducatifs, parkings, équipements sportifs. Elle s'intéresse à la communication autour de la ville et de l'architecture auprès des jeunes, et elle a publié des articles dans le magazine «Project Baikal» sur le mouvement des jeunes architectes en Russie. Elle est membre de l'Union des Architectes de Russie depuis 2009.



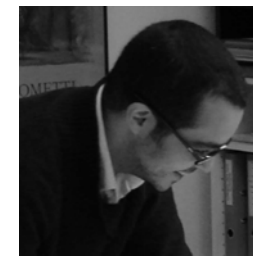
Thang NGUYEN VIET  
VIETNAM  
Architecte  
Urbaniste et chef du département de recherche de l'Institut de Planification Urbaine et Rurale du Ministère de la Construction vietnamien  
vietthangng@siup.org.vn

Thang est urbaniste dans un important institut de planification au Vietnam. Son expérience professionnelle est large: de la planification régionale et métropolitaine à la planification urbaine à différentes échelles, au projet urbain de logement ou de zones industrielles. Sa participation à de nombreux séminaires et ateliers dans divers pays et sa coopération avec beaucoup de consultants internationaux lui ont permis de comprendre diverses perspectives et d'enrichir ses connaissances dans le domaine de la planification régionale et urbaine.



Elsbeth REDDISH  
ANGLETERRE  
Paysagiste  
En profession libérale  
ElsbethReddish@live.com

Elsbeth est amicale, enthousiaste, travailleuse et elle aime travailler en équipe. Elle travaille beaucoup pour atteindre ses objectifs, écoute tous les points de vue, et contribue au travail d'équipe de manière productive, positive et organisée. Elle est très motivée et passionnée par les questions environnementales, qu'elle considère comme un outil pour aider les autres. Elle aime voire les "problèmes" comme des opportunités créatives. Comme chef de projet, elle a su développer des compétences de communication et travailler efficacement en équipe.



José Fernando NIETO  
RUEDA  
MEXIQUE  
Architecte urbaniste  
Architecte indépendant à la tête de l'agence Confluencias  
josefernieto@yahoo.com

Fasciné par les villes du monde et leurs architectures, José a toujours cherché à développer une approche ouverte et cosmopolite, à travers son expérience académique comme son expérience professionnelle et en réalisant des projets qui lui ont permis de connaître diverses dynamiques de développement urbain en Europe, en Asie et en Amérique. Il parle quatre langues et travaille efficacement avec des équipes multidisciplinaires et multiculturelles. Il connaît bien le contexte régional (ayant travaillé quatre ans pour le gouvernement de Guanajuato) comme le contexte local avec des projets menés à León, ville où il est installé depuis 2008.



Valérie HELMAN  
FRANCE  
Architecte DPLG  
Enseignante (ENSAN), chercheuse (LAUA), architecte libérale  
valeriehelman@hotmail.com

Architecte de formation, Valérie mêle depuis quelques années une pratique libérale pour les particuliers, l'enseignement du projet urbain, des ateliers d'initiation à l'architecture et la ville pour les jeunes et de la recherche. Dans le passé, elle a gagné le concours Europan 10 avec le projet « Field Work », et a travaillé dans des agences exigeantes en France et à l'étranger sur différents programmes publics et complété sa formation par une Licence de Philosophie et un Master d'Arts Plastiques. Elle s'intéresse en particulier à la perception des phénomènes visibles, à la banlieue, aux tissus urbains, à l'agriculture périurbaine et à la qualité humaine et poétique des situations construites. Les lectures théoriques et les visites de sites accompagnent son travail depuis toujours.



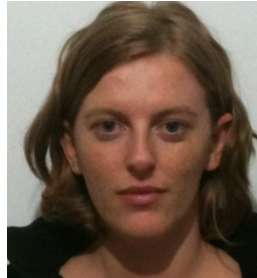
Fabían Rodolfo  
OZUNA ESPINOSA  
MEXIQUE  
Architecte urbaniste  
Directeur général chez Estudio Entorno Vital et conseiller chez Taller de Diseño Urbano  
arqfabo@gmail.com

Architecte, Fabián Ozuna développe actuellement sa thèse pour l'obtention d'un mastère en design urbain. Depuis 1997, il participe à des études et séminaires sur des thèmes urbains. Intégrant des équipes de professionnels interdisciplinaires dans les secteurs public, privé et académique, en relation avec les études de planification et gestion urbaine, il a acquis les connaissances qui lui permettent de comprendre la réalité urbaine au Mexique. Il s'intéresse en particulier au projet urbain, au développement et à l'amélioration de l'habitat, dans une perspective durable.



Hugues GIRAUDY  
FRANCE  
Architecte  
Salarié co-gérant de la SCOP Oekoumene  
hg@oekoumene.eu

Après avoir alterné travail en free-lance et travail salarié au sein de plusieurs agences, Hugues Giraudy est co-fondateur de la société coopérative Oekoumene en 2010. Cette agence d'architecture et d'urbanisme a été pensée comme un outil de travail permettant de mettre en commun compétences et envies. Sensible à la participation et à l'environnement, il développe son activité avec comme objectif de réaliser des bâtiments respectueux de leur environnement, un environnement entendu au sens large : social, économique, écologique et culturel.



Caroline STAMM  
FRANCE  
Urbaniste  
Post-doctorante à l'Université du Chili  
Chercheuse associée Lab'Urba, Institut Français d'Urbanisme  
stamm.caroline@gmail.com

Docteur en Aménagement de l'espace et urbanisme, Caroline s'est spécialisée dans l'étude des métropoles latino-américaines dans une approche pluridisciplinaire à l'intersection entre les sciences politiques, la géographie et l'urbanisme. Ayant résidé plus de cinq ans dans la ville de Mexico, elle vit aujourd'hui à Santiago du Chili, métropole sur laquelle s'orientent actuellement ses recherches. Passionnée par le travail de terrain et le contact avec les acteurs locaux, c'est une chercheuse attirée par la recherche-action et l'urbanisme opérationnel.

## TROMBINOSCOPE EQUIPE C



Jacques DEVAL  
FRANCE  
Architecte  
Architecte et chargé de mission Paysage au service de l'aménagement de la DRIEA Île-de-France  
jacques.deval@yahoo.fr

Jacques est passionné dans le domaine de la médiation culturelle et du paysage, et aime faire partager en équipe cet investissement par une pédagogie exigeante à travers des références, des promenades urbaines, souvent en associant des artistes investies sur le territoire concerné par le travail de projet.



Claudia Angélica SUÁREZ  
CARRASCO  
MEXIQUE  
Architecte Paysagiste  
Paisaje Radical  
claudia@sapm.com.mx

Architecte, paysagiste, Claudia Angélica est une personne créative, disciplinée, curieuse, animée par des idéaux. Elle croit que les propositions radicales peuvent être des solutions. La relation de l'homme au territoire et au paysage la fascine, et elle croit fermement que celui qui cultive son lien avec la terre ne peut pas se tromper. Elle exerce l'architecture paysagère avec une approche sociale, artistique, environnementale, convaincue de son importance pour la survie de l'humanité et comme médiateur du bien-être et de la qualité de vie.

# TROMBINOSCOPE EQUIPE D



Marcel BELLIOT  
FRANCE  
Urbaniste  
Urbaniste en profession  
libérale  
marcel.belliott@wanadoo.fr

Marcel Belliot exerce depuis 40 ans le métier d'urbaniste en région parisienne et sur des projets d'aménagement, de transport et d'environnement, en Côte d'Ivoire, en Egypte, au Liban. Délégué général de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) de 1998 à 2011, il est actuellement urbaniste et préside "ADP villes en développement", association qui rassemble professionnels de la ville travaillant dans les pays du "Sud".



Marc ERRERA  
BELGIQUE  
Architecte Urbaniste  
Retraité  
erreramarc@gmail.com

Marc Errera, né à Bruxelles, architecte et urbaniste de formation, professeur (émérite) d'architecture pendant 25 ans. Après 40 ans d'architecture au sein de son atelier, il décide à l'opposé de beaucoup de ses confrères d'explorer de nouvelles pistes. De nombreux voyages ont contribué de son intérêt à la vie des gens, et à se pauser des interrogations humanistes et de faire participer les gens à ces regards croisés. La photographie permet de sauver des moments de vie et de contribuer à l'information de ces siècles en pleine mutation. Les ateliers internationaux d'urbanisme lui font découvrir le Vietnam, le Cambodge, le Bénin, et les bidonvilles de Diyarbakir en Turquie ou il séjourne plusieurs semaines. Après avoir parcouru de nombreuses fois l'Afrique (75000 kilomètres), et le Ténéré au Niger il se rend plusieurs fois au Bénin en 4X4 depuis Bruxelles avec des groupes humanitaires. Il prépare un travail de photographie sous forme de



Charline FROITIER  
FRANCE  
Ingénieur  
Responsable Aménagements  
Hydrauliques et Urbains chez  
ARTELIA Ville & Transport  
charline.froitier@gmail.com

Ingénieur en environnement de formation et passionnée par les multiples enjeux du développement des villes émergentes, Charline est aujourd'hui en charge d'affaires pour l'aménagement urbain au sein de la filiale Ville & Transport du groupe ARTELIA. Elle participe ainsi aux réflexions sur le rôle et l'adaptation des infrastructures et services urbains (mobilité, gestion des ressources et effluents, institutions, maîtrise d'oeuvre urbaine), à l'interface entre ingénierie, urbanisme et sciences humaines.



Juan-Luis BRICEÑO  
VENEZUELA-FINLANDE  
Architecte urbaniste  
Directeur du cabinet international  
d'architecture BRIC ARK  
juan@bric-ark.com

Directeur du cabinet international d'architecture BRIC ARK, situé à la fois à Helsinki et à Paris, Juan-Luis a une grande expérience dans les domaines de la planification stratégique et du conseil, de l'urbanisme, de la construction privée, publique et commerciale. Son agence contruit à travers l'Europe, l'Asie et Amérique-Latine. Actif dans le discours du développement urbain, dans le domaine universitaire ainsi que dans le domaine public par le biais de l'établissement d'un débat ouvert au moyen de la publication d'articles dans des revues d'architecture de renom, l'organisation de séminaires sur le thème de l'urbanité, ou en participant à des compétitions de ville, avec récemment l'obtention du Prix d'honneur de réaménagement (Mention honoraire /2ème prix) à la compétition internationale de transformer la base militaire de 103 hectares "La Carlota" dans un parc dans le centre de Caracas, au Venezuela.



Luis Miguel DURÁN LÓPEZ  
MEXIQUE  
Architecte paysagiste  
Directeur et chef de projet  
chez 501 Arquitectos  
luismiguelduranlopez@gmail.com

Architecte de profession, Luis Miguel mène sa carrière avec engagement et responsabilité, dans chaque projet il s'applique à détecter la racine du problème pour offrir une réponse appropriée et cohérente. Il a développé des projets d'impact régional et national, comme le projet de parc agro-technologique Xonotli dans l'État de Guanajuato, récompensé par les Architizer Awards, ou comme le projet de parc métropolitain à León Guanajuato, pour lequel il a su proposer d'authentiques modèles de planification à travers une analyse assidue et précise.



Louise BOUCHET  
FRANCE  
Paysagiste  
Paysagiste en profession  
libérale  
louise.bouchet@live.fr

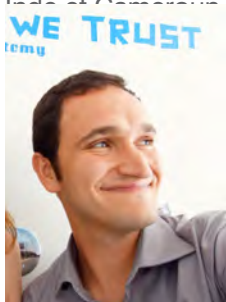
Paysagiste Dplg, Louise Bouchet développe dorénavant son activité professionnelle autour de l'implication citoyenne. Les collaborations avec les Passeurs (Bordeaux), l'Association Tierra Construida (Amaicha, Argentine) et les Assises de la Participation (Bordeaux) l'ont convaincu. Aussi sa première formation de géographe, puis l'enseignement propre à l'École de Paysage de Bordeaux, expliquent l'intérêt qu'elle porte à la logique territoriale dans ses projets. Par ailleurs, soucieuse de la durabilité et de la bonne appropriation des projets, elle s'intéresse particulièrement à la dimension temporelle et à la diversité des modes d'intervention qu'un paysagiste peut proposer.

# ÉQUIPE D'ORGANISATION



Claire VIGÉ HÉLIE  
FRANCE  
Directrice des Ateliers  
Economiste urbaine  
claire.vigehelie@gmail.com

Claire a étudié l'économie urbaine dans une école de commerce, l'ESSEC, et a travaillé dans le secteur du transport et de la gestion d'infrastructures, puis au Mexique pendant deux ans à l'Agence Française de Développement sur des projets de développement urbain et d'infrastructures. Elle a fait la connaissance des Ateliers à Cergy en 2008, en participant à une session d'ateliers étudiants sur la traversée des villes par les grandes infrastructures, puis en étant assistante pour l'organisation d'un atelier en Mandchourie. Elle a retrouvé pour de bon les Ateliers en 2012 pour de nouvelles aventures, au Bénin, Mexique, Inde et Comores.



Rémi FERRAND  
FRANCE  
Pilote  
Architecte Urbaniste  
remiferrand@hotmail.com

Rémi Ferrand est ingénieur et architecte DPLG (EAVT 2004 / INSA Lyon 2000). Il a collaboré pendant 7 ans au sein de l'agence François Leclercq, en tant que directeur des projets urbains, où il a eu en charge plusieurs études urbaines à grande échelle. Depuis 2010, il intervient au sein de l'Agence REW - structure qu'il a fondé avec Emilie Cam - où il développe projets urbains et architecturaux. En 2009 et 2012, ils ont tous deux été lauréats de deux bourses d'études qui leurs ont permis d'explorer les urbanités chinoise et américaines lors de deux séjours de 6 mois (Shangwhy, portrait de Shanghai par son territoire agricole et USanatomy, lecture systémique de 20 grandes villes américaines). Cette année, il partage son activité entre l'agence REW et l'enseignement (ENSA Nancy et Marne-la-Vallée).



Léa MORFOISSE  
FRANCE  
Directrice adjointe des Ateliers  
Sciences politiques  
lea.morfoisse@ateliers.org

Diplômée d'un master en sciences politiques, Léa a d'abord eu plusieurs expériences dans le domaine du développement et de la coopération à l'international -et notamment au Vietnam- avant de s'intéresser plus spécifiquement aux problématiques urbaines et au développement territorial. Travailler aux Ateliers de Cergy lui permet d'allier ses différentes passions: monter des projets collectifs, découvrir de nouveaux lieux dans un cadre différent que celui du tourisme, rencontrer des professionnels de tous les horizons et pratiquer les langues étrangères.



Oriol MONFORT  
ESPAGNE  
Pilote  
Architecte Urbaniste  
omonfort@coac.net

Oriol a étudié l'architecture et l'urbanisme à l'Ecole Technique Superior d'Architecture de Barcelona ETSAB, puis à la North London University, et a ensuite complété avec ses études avec une formation en gestion urbaine. Il a fait la connaissance des Ateliers à Cergy en 1998, en participant à un atelier étudiant sur les sorties de ville et les fonctions commerciales dans les périphéries urbaines, puis en étant assistant pour l'organisation d'un atelier à Shanghai. Enthousiasmé par la démarche des Ateliers, il a été impliqué dans les activités de l'association comme étudiant, assistant, jury, membre du conseil d'administration ou pilote, en 14 sessions différentes en France, Russie, Asie et maintenant au Mexique. Aujourd'hui après être passé par l'administration publique et par le secteur privé (petites agences et grandes entreprises) il travaille pour une municipalité et a créé sa propre agence où il développe avec des équipes multidisciplinaires des schémas de conception et des projets dans différents domaines: planification régionale et urbaine, plans d'aménagement, plans directeurs conceptuels et détaillés, études de faisabilité, design urbain des espaces publics et architecture.



Yann THOREAU LA SALLE  
FRANCE/MEXIQUE  
Attaché de coopération technique, Ambassade de France au Mexique  
yann.thoreau-la-salle@diplomatie.gouv.fr

Yann a effectué un master en Droit international à l'Université Paris II, et un master en Relations internationales à l'Institut des relations internationales et stratégiques de Paris. Il a travaillé pour l'ONG Volubilis, réseau européen pour l'environnement et les paysages, à Avignon, entre 2003 et 2005. De 2005 à 2010, il était directeur des affaires européennes de la Ville de Limoges.



Thomas CASANOVA  
FRANCE/MEXIQUE  
Assistant pilote  
Architecte Urbaniste  
thomascasanova@gmail.com

Architecte Diplômé d'État à l'ENSA Paris-la-Villette, Thomas s'intéresse depuis les débuts de ses études aux enjeux urbains qu'implique le projet d'architecture. Après avoir organisé l'atelier de Puebla 2012 avec Les Ateliers de Cergy, il travaille comme consultant au Mexique notamment pour le CTS Embarq México avec qui il développe pour l'INFONAVIT des projets-pilotes pour la transformation de grands complexes de logements sociaux en processus de détérioration. Il se passionne pour les voyages et les rencontres à travers ses expériences personnelles comme professionnelles, notamment à travers la participation à divers ateliers internationaux d'urbanisme à Paris, Lisbonne, Sarajevo, ou encore Santiago de Chile et Istanbul.



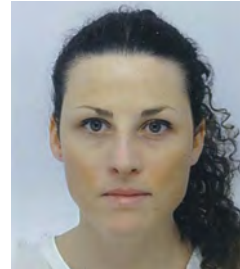
Marion JOLY  
FRANCE  
Assistante pilote  
Architecte  
info.marionjoly@gmail.com

Architecte, habituée au concours d'architecture et d'urbanisme lors de ses deux premières années d'expérience en agence à Paris, elle aime consacrer du temps et de l'énergie à penser la ville, son urbanisme et son architecture. Sa formation dans le pôle architecture société et métropolisation à l'ENSAPLV et ses expériences à l'étranger (Argentine, Chine) ont marqué son intérêt à travailler sur les espaces urbains délaissés par la ville en mouvement. Après une année à exercer en freelance sur des petits projets d'architecture, Marion rejoint l'équipe des Ateliers à León, afin de renouer avec les grands thèmes urbains qu'elle affectionne. Curieuse et voyageuse, elle aime découvrir et rencontrer des personnes venant du monde entier.



Aude JAHAN  
FRANCE/MEXIQUE  
Equipe locale (IMPLAN)  
Urbanista  
a.jahan@implan.gob.mx

Aude est diplômée de Sciences Po Rennes et urbaniste. Après avoir travaillé dans une agence parisienne spécialisée dans l'élaboration de documents règlementaires d'urbanisme, elle s'installe au Mexique en 2007. Elle y enseigne premièrement l'urbanisme et le paysage avant d'intégrer l'Institut Municipal de Planification de la ville de León en janvier de cette année afin de participer au processus de réflexion et d'élaboration du nouveau plan d'aménagement global de la commune et de coordonner divers projets en collaboration avec l'Ambassade de France au Mexique. Elle est curieuse de tout, adore les approches pluridisciplinaires, servir d'interfaces entre acteurs de différents domaines et découvrir d'autres modes de



Clémence LACHATER  
FRANCE/MEXIQUE  
Coopération technique,  
Ambassade de France au  
Mexique  
clemence.lachater@diplomatie.gouv.fr

Actuellement stagiaire au sein de l'IFAL-Ambassade de France au Mexique, Clémence est diplômée de l'Institut d'Etudes Politiques de Toulouse en coopération internationale. Elle est enthousiasmée à l'idée de participer pour la première fois aux ateliers qui lui permettent d'apprendre plus sur un thème qui est cher à la coopération française au Mexique: l'urbanisme. Elle porte aussi un intérêt particulier pour les méthodes de travail proposées par les Ateliers, méthodes qui lui semblent être un processus d'échange et de concertation tout à fait original et enrichissant.



Nadège BRAURE  
FRANCE/MEXIQUE  
Juriste  
Equipe locale (IPLANEG)  
En charge de l'accord de coopération décentralisée entre la Communauté Urbaine de Bordeaux et la ZML.  
nabraure@guanajuato.gob.mx

Après un Master en droit public à l'Université Bordeaux IV et un Master en relations internationales au sein de l'Institut des Hautes Etudes d'Amérique Latine, à Paris, Nadège travaille depuis un an et demi comme volontaire internationale, coordinatrice de l'accord de coopération décentralisée entre la Communauté Urbaine de Bordeaux et la zone métropolitaine de León. Son travail est basé au sein de l'Institut de Planification de l'État de Guanajuato, partenaire privilégié de la CUB. Travailler sur cet accord, composé de 7 axes de coopération (gouvernance métropolitaine, eau et assainissement, transport, déchets, planification urbaine, nature et environnement, culture et patrimoine), lui a permis d'acquérir une bonne vision d'ensemble des problématiques de la zone métropolitaine de León sur chacun de ces thèmes.



Daniela HUMPHREY  
MEXIQUE  
Architecte  
humda81@gmail.com

Architecte, Daniela étudie actuellement l'urbanisme à l'université de León. Intéressée par le développement des villes et leur transformation, elle se passionne pour les villes et leur image, leur histoire, leur culture, leurs habitants.

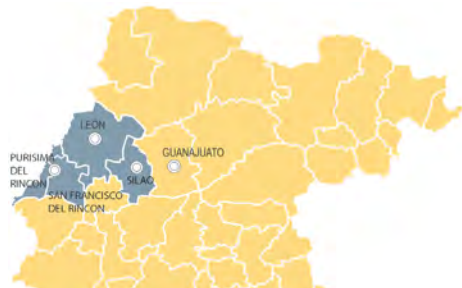






es et conférences thématiques • 1. Problématique









# PARTENAIRES ET REMERCIEMENTS

Cet atelier, a été le résultat d'un travail préparatoire collectif et de l'énergie d'un grand nombre de bénévoles, volontaires du groupe de travail, membres des Ateliers ou des collectivités partenaires, et de conférenciers. A tous ceux qui ont participé et contribué à faire émerger le sujet et les résultats de cet atelier, les Ateliers adressent leurs remerciements sincères.

Nous remercions tout particulièrement Graciela Amaro Hernández, directrice de l'IMPLAN, María Elena Castro Cárdenas, directrice adjointe, Martha Gabriela Gutiérrez Delgado, comptable et Aude Jahan, urbaniste, coordinatrice locale de la mission de l'IMPLAN.

Horacio Guerrero García, directeur de l'IPLANEG, et Jesús Solórzano Jaramillo, directeur adjoint de l'IPLANEG.

Aussi nous tenons à remercier en particulier Yann Thoreau la Salle, Manon Viou et Clémence Lachater, de l'Ambassade de France au Mexique (IFAL), pour leur implication dans l'organisation de l'atelier.

La collaboration Bordeaux-León à travers Nadège Braure (CUB-IPLANEG) et Christine Volpilhac (CUB, participante à la mission exploratoire et membre du jury international).

Nous remercions les quatre maires des communes de la Zone Métropolitaine de León: María Bárbara Botello Santibáñez (León); Tomás Torres Montañez (Purísima del Rincón); Javier Casillas Saldaña (San Francisco del Rincón); Enrique Benjamín Solís Arzola (Silao).

Nous remercions également les conférenciers, politiques, professionnels qui ont consacré du temps pour nous rencontrer, nous présenter leurs travaux et partager leur vision pendant la mission de mai 2013 et pendant la mission des assistants de août à novembre 2013: Javier Hinojosa de León, Président de l'IPLANEG; Rafael Torres, Directeur du Port Intérieur; Celina Salazar, Directrice de l'IMPLUS de Silao; Mónica E. Morán Yépez de l'IMPLUS Silao; Juan Alcocer Flores, Directeur de l'Institut Culturel de l'Etat de Guanajuato; Ignacio Noriega Padilla, Directeur Général de l'Economie de la commune de León; María Eugenia Pineda Velázquez, AURA architectes et urbanistes associés; Amílcar Arnoldo López Zepeda, Directeur Général de Mobilité de la commune de León; Jorge Miranda, Directeur de URBE Consultants; Adrian Peña, Directrice Générale de la COVEG; Jaime Samperio Vázquez, Directeur de Développement Durable de l'IMPLAN; Isidro Martínez Directeur Adjoint de Projets et de Gestion Urbaine de l'Institut Municipal de Logement (IMUVI); Antonio Navarro Márquez, Directeur de Développement Urbain Ecologique et des Transports de San Francisco del Rincón; Juan Francisco Bermudez Rojas, conseiller municipal de San Francisco del Rincón; Alvaro Miguel Angel Trujillo P., de la direction de Développement Urbain Ecologique et des Transports de San Francisco del Rincón; José Luis Salmerón, Directeur de Développement Urbain de Purísima del Rincón; Beatrice Ponce de la direction des Travaux Publics de Purísima del Rincón; Ana Carmen Aquilar

Higareda, Directrice Générale de l'Institut d'Ecologie de l'Etat de Guanajuato; Isidro Cuevas de l'Institut d'Ecologie de l'Etat de Guanajuato; Enrique Torres López, Directeur de la SAPAL; Moisés Gasca Tort, Directeur de Communication de la SAPAL; Raúl Francisco Pineda López, professeur chercheur de l'Université Autonome de Querétaro; Arturo Joel Padilla Córdova, Directeur du Forum Culturel Guanajuato; David González Flores, Président du Patronage de la Ville Historique de León.

Nous remercions également les personnes présentes lors des visites et conférences: Miguel Angel García Gómez, professeur et investigador en la Universidad de Guanajuato; Pascal Dayre, Directeur Adjoint des Etablissements Publics Fonciers d'Ile de France; Gerardo Jiménez, IPLANEG; Arturo Sapien, directeur général des recettes de la commune de León; José Isidro Cuevas Carrillo, coordinateur de l'Aménagement écologique et des programmes spéciaux de l'Institut d'Ecologie de Guanajuato; C. Enrique Benjamin Solís Arzola; Celina del Carmen Salazar Gutiérrez, Paola María Trujillo Hernandez, Mónica Elías Orozco, Javier Casillas Saldaña, José Antonio Navarro Márquez, Gabriel Eduardo García Ortega, Adriana Francisca Rocha Ramirez.

Nous remercions tous ceux qui ont pris le temps de nous rencontrer pendant la mission de mai 2013, pendant la mission des assistants entre les mois de septembre et novembre 2013 et pendant les deux semaines d'atelier: Aude Jahan, Ma. Antonieta Wendoli Jiménez Garza, José Primo García Peña, Ruben Jasso, Enrique Mondragón, Ma. Soledad Hernandez Castro, Victor Manuel Loera Pineda, Salvador Paez, Jorge, Adriana martinez canchola, José Luis Zepeda Rodriguez, Iliana Zuri Jiménez Villaseñor, Eduardo Morales Franco, Pablo R. Garcia Gómez Siverston, Roberto Carlos Suarez Cisherros, Esther Gonzales Garcia, Luz Elena Garcia Martínez, de l'IMPLAN Arq. Juan Antonio Barco Acevedo, Lic. Luis Gerardo Gonzalez Casillas, Urb. Guillermo Samuel Andrade Lovera, Nadège Braure, Ing. Alberto Espinoza Zertuche de l'IPLANEG. Nous remercions Daniela Humphrey pour son aide durant l'atelier.

Merci à tous les membres du jury et tous les participants.

Enfin nous remercions également ceux qui pour une raison quelconque ne sont pas mentionnés ici, mais qui ont eux-aussi contribué à l'élaboration de ce document.

Ce document est disponible en ligne en version française et espagnole sur le site des Ateliers: [www.ateliers.org](http://www.ateliers.org).

L'Institut Municipal de Planification de León



L'Institut de Planification de l'Etat de Guanajuato (IPLANEG)



L'Institut de Fonds National pour le Logement et les Travailleurs - INFONAVIT.



L'Ambassade de France au Mexique - Centre Culturel et de Coopération - IFAL



Et nos partenaires soutenant les ateliers à l'étrangers.

