

A group of seven people, including men and women of various ages, are walking along a dirt path that leads through a rural landscape. The path is flanked by tall, dry grasses on the left and a green field on the right. In the background, there are several buildings, a utility pole, and a range of mountains under a clear sky. The overall scene suggests a field trip or a walk in a semi-urban or rural area.

Zone Métropolitaine
Zona Metropolitana
de León, sols et paysage
de León, paisaje y suelo
à partager
a compartir

León 2013

Synthèse de l'atelier

Síntesis del taller

¿Cómo los terrenos abandonados y los espacios baldíos pueden contribuir a la reestructuración de la ciudad y el entorno metropolitano?

Comment les friches, les délaissés urbains et les espaces résiduels peuvent-ils contribuer à la restructuration de la ville et de la métropole ?

les ateliers

maîtrise d'œuvre urbaine

El fondo metropolitano es un programa de carácter público, no es patrocinado ni promovido por partido político alguno y sus recursos provienen de los impuestos que pagan todos los contribuyentes. Está prohibido el uso de este programa con fines políticos, electorales, de lucro y otros distintos a los establecidos. Quien haga uso indebido de los recursos de este programa deberá ser denunciado y sancionado de acuerdo con la ley aplicable y ante la autoridad competente

“Les Ateliers de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy Pontoise” es una red internacional de profesionales, universitarios y actores con capacidad de reflexión y toma de decisiones en temas de planificación urbana. Los talleres se plantean como un lugar de concepción y de creatividad para ofrecer a las administraciones locales una mirada internacional y propuestas innovadoras a sus problemas de ordenamiento.

La asociación se creó en 1982 como taller de estudiantes, para a partir de 2005 involucrar a profesionales expertos que participan voluntariamente en los encargos de administraciones públicas locales o de colaboradores. El presente documento escrito por los pilotos Rémi Ferrand y Oriol Monfort recoge las conclusiones de las propuestas realizadas en el marco del taller realizado en la zona metropolitana de León, México, en 2013.

Les Ateliers internationaux de
maîtrise d'œuvre urbaine

Le Verger, rue de la Gare
BP 90047
95020 Cergy-Pontoise
France

Tél : +33 (0)1 34 41 93 91
contact@ateliers.org
www.ateliers.org

Les Ateliers sont un réseau international de professionnels, d'universitaires et de décideurs en matière d'aménagement urbain. Ils organisent des ateliers envisagés comme un lieu de conception et de créativité, pour apporter aux décideurs locaux un regard international et des propositions novatrices sur leurs problèmes d'aménagement. Créés en 1982 et à l'origine tournés vers les étudiants et jeunes professionnels, les Ateliers organisent depuis 2005 des ateliers ouverts à des professionnels expérimentés et volontaires, à la demande de collectivités locales ou de partenaires. Cet ouvrage, rédigé par les pilotes Rémi Ferrand et Oriol Monfort, retrace les conclusions des travaux de l'atelier qui s'est tenu dans la zone métropolitaine de León au Mexique, en 2013.



Instituto
de Planeación,
Estadística
y Geografía



León 2013

Synthèse de l'atelier

Síntesis del taller

Zone Métropolitaine Zona Metropolitana de León, sols et paysage de León, paisaje y suelo à partager a compartir

Sur l'invitation conjointe de l'Institut Municipal de Planification (IMPLAN) de la Ville de León, de l'Institut de Planification de l'État de Guanajuato (Iplaneg) et grâce au soutien actif de l'Ambassade de France au Mexique, les Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Œuvre Urbaine ont organisé en novembre/décembre 2013 un atelier pour professionnels, centré sur la Zone Métropolitaine de León. Ce territoire regroupe les municipalités de Silao, San Francisco del Rincón, Purísima del Rincón et León.

Le travail de l'atelier, 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, a permis à des professionnels issus de 9 pays différents de produire librement des propositions qui touchent à l'avenir d'un territoire complexe dans le contexte particulier d'un développement puissant.

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 le territoire de la Zone Métropolitaine de León (ZML) a été défini en accord avec les collectivités locales. En juillet, un appel à candidatures international a été lancé, auquel 130 candidats ont répondu. Les

Por invitación conjunta del Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) de la Ciudad de León, el Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato (Iplaneg) y con el apoyo activo de la Embajada de Francia en México y el INFONAVIT, Les Ateliers de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy Pontoise han organizado en noviembre / diciembre de 2013 una sesión profesional centrada en la Zona Metropolitana de León (ZML). Este territorio incluye los municipios de Silao de la Victoria, San Francisco del Rincón, Purísima del Rincón y León.

El trabajo del taller, inscrito inicialmente en el acuerdo de cooperación descentralizada existente entre la Comunidad Urbana de Burdeos y el estado de Guanajuato representado por Iplaneg, ha permitido a profesionales de 9 países diferentes producir libremente propuestas que abordan el futuro de un territorio complejo en el contexto particular de desarrollo pujante.

En mayo de 2013, una delegación de Les Ateliers realizó una misión de exploración de una semana. Al final de ésta la opción de trabajar en la "Zona Metropolitana de León, paisaje y suelo a compartir" se definió de acuerdo con los socios y actores locales. En julio, se lanzó una convocatoria internacional de propuestas, a la que respondieron

24 professionnels sélectionnés, répartis en quatre équipes multidisciplinaires dont chacune comptait 2 représentants mexicains, ont travaillé sur site durant près de 2 semaines du 22 novembre au 6 décembre 2013.

À leur manière, à plusieurs échelles et selon des processus de projets différents, les équipes ont répondu aux différents sujets qui leur avaient été soumis.

- › Comment faire métropole : quelles conditions préalables, quels projets et quel partage?
- › Comment intervenir à l'échelle des paysages communs et des ressources partagées de l'agglomération?
- › Comment initier ou accompagner le changement des mentalités et des habitudes au regard de l'urbanisation au Mexique? Comment s'inscrire dans le «changement de paradigme» décrit par certains qui verraient les questions foncières et urbaines être réinvesties autour de nouveaux principes?
- › Comment se positionner au regard de la problématique spécifique des délaissés et des espaces abandonnés à l'échelle de la ZML?

Le présent document a pour ambition de restituer une vision transversale du processus de l'atelier : les premières pistes lancées par la mission exploratoire en mai 2013, la problématique et les enjeux structurants proposés par le document sujet en juillet 2013, l'analyse métropolitaine transversale présentée dans le document de contexte en octobre 2013 et les projets détaillés des équipes présentés dans le cahier de session réalisé au cours de l'atelier.

La synthèse vise à identifier les sujets stratégiques, à rassembler propositions des équipes et discussions du jury pour esquisser ce que pourrait être une stratégie de développement pour la Zone Métropolitaine de León.

Si le travail fournit développe des propositions de façon précise, sa vertu repose dans sa capacité à reposer certaines questions, interroger les échelles et les objectifs communs des acteurs locaux.

130 candidatos. Los 24 profesionales seleccionados, divididos en cuatro equipos multidisciplinarios, cada uno de los cuales contaba con representantes mexicanos, trabajaron en el sitio durante casi 2 semanas, desde el 22 de noviembre hasta el 6 de diciembre de 2013.

A su manera, a diferentes escalas y según diferentes procesos proyectuales, los equipos han respondido a los diferentes temas que les fueron presentados.

- › ¿Cómo hacer la metrópoli: qué condiciones de partida, qué proyectos y qué aspectos a compartir?
- › ¿Cómo intervenir a escala de los paisajes comunes y de los recursos compartidos del conjunto?
- › ¿Cómo iniciar o acompañar el cambio de mentalidad y los hábitos en relación con la urbanización en México? ¿Cómo inscribirse en el "cambio de paradigma", descrito por algunos que plantean que las funciones del suelo y el carácter urbano deben ser replanteados en torno a nuevos principios?
- › ¿Cómo posicionarse al respecto de la problemática específica de los espacios baldíos y terrenos vacíos abandonados en toda la ZML?

Este documento tiene como ambición restituir una visión transversal del proceso del taller: las primeras pistas lanzadas por la misión exploratoria en mayo de 2013, la problemática y los desafíos estructurantes propuestos por el documento de presentación de la temática en julio de 2013, el análisis metropolitano transversal presentado en el documento de contexto, en octubre de 2013 y los proyectos detallados de los equipos presentados en el cuaderno de sesión realizado durante el taller.

El presente documento de síntesis tiene como objetivo identificar los temas estratégicos, reunir propuestas de los equipos y discusiones del jurado para esbozar lo que podría ser una estrategia de desarrollo para la Zona Metropolitana de León. Si el trabajo realizado desarrolla propuestas de modo preciso, su virtud reside en su capacidad de responder algunas preguntas, interrogar las escalas y los objetivos comunes de los actores locales.

Préambules	6	Preámbulo
Portrait de la ZML. De la possibilité d'une métropole	11	Retrato de la ZML De la posibilidad de una metrópoli
Cinq leviers pour une stratégie métropolitaine Propositions des équipes	27	¿Cinco ejes para una estrategia metropolitana? Las propuestas de los equipos
Analyse des pilotes Questions ouvertes	43	Análisis de los pilotos Preguntas abiertas
Principales lignes de proposition, commentaires du jury et tables rondes	49	Principales líneas de propuesta, comentarios del jurado y mesas redondas
Plan d'action. 10 propositions concrètes pour la ZML	53	Plan de acción 10 propuestas concretas para la ZML
Participants, jury, équipe de pilotage	60	Participantes, jurado y equipo de organización

Horacio Guerrero García

Directeur Général de l'Institut de Planification, de Statistiques et de Géographie de l'État de Guanajuato

Réfléchir et échanger sont des actions intrinsèques à la vie de l'homme, former une société avec nos semblables nous permet de créer des liens et des voies où il est possible de comprendre le monde qui nous entoure.

Plus que réfléchir sur la ville ou la métropolisation, il est nécessaire d'observer le rôle de ceux qui composent la société, car c'est le comportement des citoyens qui génère le tissu urbain. La somme de facteurs environnementaux, politiques et sociaux a conduit à la formation des villes que compte aujourd'hui l'État de Guanajuato.

Un cas particulier, qui a intéressé de nombreux chercheurs, est la relation entre les municipalités intégrant la zone métropolitaine de León et la ville de Guanajuato qui est la capitale de l'État. Il existe tellement de relations entre ces territoires, qu'il s'est construit au fil du temps une myriade de possibilités de développement urbain. Créer une identité est le défi à relever aujourd'hui pour assurer un meilleur avenir.

Depuis 2008, avec ces intentions et au sein du gouvernement de l'État de Guanajuato par le biais de l'Institut de Planification, de Statistiques et de Géographie, l'Iplaneg, nous avons travaillé à la création d'une politique de développement métropolitain, et à la mise en œuvre d'actions permettant de mettre en route un développement ordonné et équilibré pour les 19 communes qui composent une partie des Zones Métropolitaines de Guanajuato (Zona Metropolitana de León; Laja - Bajío; Moroleón - Uriangato - Yuriria; Irapuato - Salamanca; y La Piedad - Pénjamo).

C'est dans ce sens qu'avec l'Iplaneg nous avons veillé à tisser des liens avec divers acteurs nationaux et internationaux dans le but de construire, à travers de meilleures pratiques, des politiques publiques tournées vers l'innovation et la compétitivité dont l'axe principal est l'épanouissement des individus.

Au sein de l'Iplaneg, nous avons maintenu une étroite relation avec l'Ambassade de France au Mexique, ce qui nous a permis en 2011 de signer l'accord de Coopération Technique entre le Gouvernement de l'État de Guanajuato

Director General del Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato

Reflexionar y conversar son acciones intrínsecas a nuestra vida como seres humanos, conformar sociedades con otros semejantes nos permite crear vínculos o canales donde es posible lograr comprender lo que nos rodea.

Más allá de pensar en la ciudad o en la metropolización es necesario observar el quehacer de quienes integran las sociedades, pues es el comportamiento de los ciudadanos lo que genera el tejido urbano. La suma de factores ambientales, políticos y sociales ha derivado en la conformación de las ciudades con las que hoy contamos en Guanajuato.

Un caso en particular y que ha sido de gran interés para muchos investigadores es la relación de los municipios integrantes de la Zona Metropolitana de León, y de la ciudad de Guanajuato que es capital del estado. Son tantas las relaciones que guardan estos territorios entre sí, que se ha ido construyendo a través del tiempo un árbol de posibilidades hacia el desarrollo urbano. Crear identidad es el reto a seguir en el presente para tener un mejor futuro.

Bajo estas premisas desde 2008, en el Gobierno del Estado de Guanajuato a través del Instituto de Planeación, Estadística y Geografía, l'Iplaneg, hemos trabajado en la conformación de una política de desarrollo metropolitano, y en la puesta en marcha de acciones que permitan ir configurando un desarrollo ordenado y equilibrado para los 19 municipios que conforman alguna de las Zonas Metropolitanas de Guanajuato (Zona Metropolitana de León; Laja - Bajío; Moroleón - Uriangato - Yuriria; Irapuato - Salamanca; y La Piedad - Pénjamo).

En este sentido desde l'Iplaneg hemos velado por la vinculación con diversos actores nacionales e internacionales con el afán de ir construyendo a través de mejores prácticas, políticas públicas orientadas hacia la innovación y competitividad para el desarrollo de las personas como eje central.

Desde l'Iplaneg hemos mantenido una amplia vinculación con la Embajada de Francia en México, misma que nos permitió en 2011 signar el Acuerdo de Cooperación Técnica entre el Gobierno del Estado de Guanajuato y la Comunidad Urbana

et la Communauté Urbaine de Bordeaux, qui profite aux habitants de la Zone Métropolitaine de León et de la ville de Guanajuato.

C'est ainsi qu'en novembre et décembre 2013, avec le soutien du Gouvernement français et de l'Ambassade de France au Mexique, nous avons mené en collaboration avec l'Institut de Planification Municipal de León, l'IMPLAN, et Les Ateliers de Cergy-Pontoise, l'Atelier « Zone Métropolitaine de León, sols et paysage à partager », qui a réuni 24 participants de neuf pays différents.

Le but de l'atelier était de repenser les espaces pour assurer la cohésion et la structure du tissu urbain en observant la dynamique actuelle, afin de générer la plus grande cohérence métropolitaine possible et comprendre le bien commun, du paysage à l'environnement urbain, partagé au-delà des limites administratives et de gestion du territoire.

Les visions collectives du travail des 24 participants s'ajoutent à l'expérience des Ateliers, association à but non lucratif créée en 1982 par les planificateurs de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Les ateliers promus par l'Association cherchent à observer depuis différents points de vue le développement des villes, la Zone Métropolitaine de León étant la deuxième ville qui a été visitée dans le pays après un atelier précédent à Puebla.

Au sein de ce document, il faut noter que certaines des propositions des participants issues de la présentation publique finale menée par les quatre équipes pluridisciplinaires de l'atelier sont aujourd'hui considérées comme des politiques publiques. Nous remercions tous ceux qui ont rendu ce projet possible.

Au sein de l'Iplaneg, nous manifestons notre engagement comme partenaire du développement harmonieux et équilibré de Guanajuato. Nous voulons former ou renforcer les liens qui nous unissent, car la réponse à la plupart des problèmes se trouve dans la somme des volontés et des efforts entre la société et le gouvernement, et la mise en place d'actions concrètes pour réussir à adapter et transformer notre environnement.

Nous espérons que les chercheurs, les universitaires, les étudiants, les autorités et la société en général, trouveront dans ce document de synthèse les éléments nécessaires pour contribuer à composer des Villes Humaines dont nous avons besoin dans le présent, comme dans l'avenir.

de Burdeos, mismo que beneficia a los habitantes de la Zona Metropolitana de León y la ciudad de Guanajuato.

Así en noviembre y diciembre de 2013, con el apoyo del Gobierno de Francia, y de la Embajada de Francia en México, llevamos a cabo en colaboración con el Instituto de Planeación Municipal de León, Implan León, y con Les Ateliers de Cergy-Pontoise, el Taller "Zona Metropolitana de León, paisaje y suelo a compartir", mismo que logró reunir a 24 talleristas procedentes de nueve naciones.

La finalidad del Taller era la de reflexionar los espacios para dar cohesión y estructura a los tejidos urbanos, observando la dinámica actual y las tendencias para abordar la coherencia metropolitana y entender el bien común, de un paisaje y un medio ambiente urbano, compartido más allá de los límites administrativos y de gestión.

Las visiones conjuntas del trabajo de los 24 participantes se suma a la experiencia de Les Ateliers, asociación sin ánimo de lucro creada en 1982 por los urbanistas de la Ciudad Nueva de Cergy-Pontoise. Los talleres que promueve esta Asociación buscan observar desde distintas ópticas el desarrollo de las ciudades, siendo la Zona Metropolitana de León la segunda sede que ha sido visitada en el país después de un estudio anterior realizado en Puebla.

Entre lo expresado en el presente documento, tenemos que destacar que algunas de las propuestas de los talleristas ya están consideradas como política pública, derivado de la presentación final pública que realizaron los cuatro equipos multidisciplinarios. Reciban nuestro agradecimiento todos los que hicieron posible este proyecto.

En el Iplaneg manifestamos nuestro compromiso como aliados para la conformación de un desarrollo ordenado y equilibrado de Guanajuato. Queremos formar o reforzar vínculos con nosotros, porque la respuesta a muchas de las problemáticas está en la suma de voluntades y esfuerzos entre sociedad y gobierno, y a la planeación de acciones para lograr mitigar o cambiar nuestro entorno.

Esperamos que los investigadores, académicos, estudiantes, autoridades y sociedad en general, encuentren en este libro recopilatorio lo necesario para ir conformando las Ciudades Humanas que necesitamos para nuestro presente y futuro.



Graciela Amaro Hernández

Directrice Générale de l'Institut Municipal de Planification, León

La prospérité d'une région doit être envisagée comme l'équilibre entre développement économique, développement humain et environnement.

A partir de ce constat, l'Institut Municipal de Planification de León, depuis deux décennies, s'est efforcé à être un pont qui achemine León vers le futur, un trait d'union entre la citoyenneté et le gouvernement. Une organisation novatrice et pionnière qui coordonne le développement de la commune.

Dans cette mission nous nous sommes rendus compte que nous n'étions pas isolés, que les défis auxquels nous sommes confrontés sur notre territoire sont similaires à ceux des communes avoisinantes de Silao, San Francisco et Purísima del Rincón. C'est pour cela qu'avec l'Institut de Planification de l'Etat (Iplaneg) nous nous sommes fixés l'objectif de réaliser un atelier pour réfléchir à la situation actuelle et au développement de la Zone Métropolitaine de León, avec l'association française Les Ateliers de Cergy et l'Ambassade de France au Mexique.

Cet atelier International d'Urbanisme nous a ouvert de nouvelles perspectives, proposant une vision extérieure et neutre sur le potentiel d'intégration métropolitaine du territoire.

Les réflexions qui ressortent de ce travail contribueront dans le moyen et dans le long terme à alimenter notre propre réflexion pour le développement de la ZML en matière d'infrastructures, de mobilité, de développement durable. Elles contribueront à construire de nouvelles lignes d'actions et de nouvelles stratégies qui nous permettront d'implanter des projets détonateurs pour la coopération intercommunale, de définir la ZML non seulement comme une entité administrative mais aussi comme un outil pour mener des projets en commun.

C'est pourquoi les propositions et les projets qui sont le fruit de cet atelier seront intégrés au Programme Municipal de Développement Urbain et d'Aménagement Ecologique et Territorial ainsi qu'au Plan Municipal de Développement, León vers le futur Vision 2040, document de référence qui contiendra les objectifs et les stratégies pour le développe-

Directora General del Instituto Municipal de Planeación, León

La prosperidad de una región deber ser vista como un equilibrio entre el desarrollo económico, el desarrollo humano y el medio ambiente que lo rodea.

Partiendo de esta premisa, en el Instituto Municipal Planeación de León, desde hace dos décadas nos hemos dedicado a ser ese puente que construye León hacia el futuro, un vínculo entre la ciudadanía y el gobierno. Un organismo innovador, promotor y coordinador del desarrollo del municipio.

En esta tarea, hemos reconocido que no somos una isla, que los retos que enfrentamos en nuestro territorio son similares a los de los Municipios colindantes de Silao, San Francisco y Purísima del Rincón, es por ello, que en conjunto con el Instituto de Planeación del Estado el Iplaneg, nos dimos a la tarea de realizar un taller de reflexión sobre la situación actual y el desarrollo de la Zona Metropolitana de León, con la asociación francesa Les Ateliers de Cergy y la Embajada de Francia en México.

Con este taller Internacional de Urbanismo obtuvimos una visión fresca, externa y neutra sobre el potencial de articulación metropolitana del territorio.

Las reflexiones emanadas de este trabajo contribuirán en el mediano y largo plazo a proporcionarnos elementos para un desarrollo en materia de infraestructura, movilidad y sustentabilidad para la ZML y así generar nuevos lineamientos y estrategias, que nos permitirán implementar proyectos claves de cooperación intermunicipal, para hacer vivir la figura de la ZML como una entidad no solo administrativa, sino que conciba proyectos en conjunto.

Es por ello, que las propuestas y proyectos que surgieron de este taller se estarán incorporando al Plan Municipal de Desarrollo, León hacia el futuro Visión 2040, instrumento rector que contendrá los objetivos y estrategias para el desarrollo del municipio de León con un horizonte de largo plazo y con una visión Metropolitana, así como al Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial.

Las iniciativas derivadas del taller, realizadas por veinticuatro profesionistas del mundo que aportaron su talento y

ment de la commune de León, avec une perspective dans le long terme et à une échelle Métropolitaine.

Les initiatives prises pendant l'atelier, proposées par vingt-quatre professionnels venus du monde entier qui ont apporté leur talent et leur créativité, représentent pour la ville de León un cadre de référence qui permettra aux différentes communes qui conforment la ZML de parvenir à des accords autour de thèmes et d'initiatives qui auront de profonds et réels impacts pour le développement de la région, avec des idées et des outils novateurs pour définir des projets de caractère métropolitain.

Nous adressons nos remerciements pour la somme des efforts fournis pendant cet atelier, aux professionnels des quatre équipes qui ont su tirer parti de cet exercice pour mettre en évidence des idées novatrices et de grande qualité, à l'organisation des Ateliers de Cergy, à Claire Vigé Hélie et Léa Morfoisse, à Thomas Casanova et Marion Joly pour leur travail de documentation et d'exploration et qui ont fait partie de l'IMPLAN de León pendant quelques mois. À Rémi Ferrand et Oriol Monfort, en amont, pendant et après l'atelier, pour leur direction judicieuse à l'épreuve de nombreux obstacles. À Aude Jahan, collaboratrice de l'IMPLAN, coordinatrice locale de l'atelier et infatigable professionnelle.

A Bárbara Botello Santibáñez, maire de León, pour son soutien, et aux trois maires de Silao, San Francisco et Purísima del Rincón qui ont également apporté leur appui, réunissant toutes les communes qui conforment la ZML.

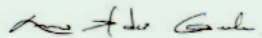
A Horacio Guerrero, Jesús Solórzano et Nadège Braure de l'Iplaneg. A Yann Thoreau La Salle de la Coopération IFAL - Ambassade de France au Mexique, partenaire stratégique au cours des quatre dernières années et acteur clé qui a permis l'organisation d'un atelier à León. Aux membres du Conseil d'Administration de l'IMPLAN et à tout le personnel de l'institut pour leur implication dans ce projet et devant tous les enjeux qui se présentent à nous.

creatividad, representan para el municipio de León un marco que permitirá a los municipios que conformamos la ZML, lograr consensos alrededor de los temas y de las iniciativas que verdaderamente tendrán impactos profundos en el desarrollo deseado de la región, con ideas y herramientas novedosas para la definición de proyectos de carácter metropolitano.

Agradecemos todo el trabajo realizado como ya lo mencioné, por los profesionistas que integraron los cuatro equipos, además de trabajo, derrocharon una gran calidad y propuestas innovadoras, a la organización Les Ateliers de Cergy, a Claire Vigé Hélie y a Lea Morfoisse, al trabajo de documentación y exploración de Thomas Casanova y Marion Joly y quienes fueron parte del IMPLAN de León durante algunos meses. A Rémi Ferrand y Oriol Monfort, por el trabajo antes, durante y después del taller, su acertada guía salvó muchos obstáculos. A Aude Jahan colaboradora del IMPLAN, coordinadora local del taller e incansable profesionista.

A la Lic. Bárbara Botello Santibáñez Presidenta Municipal de León por su apoyo, así como al brindado por los tres Presidentes Municipales de Silao, San Francisco y Purísima del Rincón que juntos conforman la ZML.

A Horacio Guerrero, Jesús Solórzano y Nadège Braure del Iplaneg. A Yann Thoreau La Salle de la Coopération IFAL - Embajada de Francia en México, socio estratégico a lo largo de los últimos cuatro años y pieza clave para que el taller se realizara en León. A los miembros del Consejo Directivo del IMPLAN y a todo el personal del instituto, por su involucramiento en éste y todos los retos que se nos presentan.







Retrato de la ZML

Portrait de la ZML

Un territoire en danger et une métropole de projets

A l'occasion de la journée de restitution du travail de l'atelier, l'une des équipes a conclu sa présentation par un avertissement clair adressé aux autorités représentatives de la ZML : « Votre territoire est en danger ! »

Ce diagnostic engagé, formulé après deux semaines de travail intense, doit être compris dans ce qu'il exprime de la réalité présente du territoire. Celui-ci connaît effectivement un développement urbain inscrit dans une logique globalisée qui semble multiplier les urbanités génériques. La bonne desserte de ce territoire et la progressive implantation de nombreuses zones économiques a engendré une demande accrue de l'usage de ses sols. Le développement résidentiel et industriel s'affranchit des limites administratives. L'initiative publique ne semble pas avoir de prise sur la spéculation immobilière.

Des mécanismes sociaux complexes sont à l'œuvre, qui combinent la croissance de quartiers informels et une production massive de logements financés par des fonds publics mais implantés de façon parfois erratique.

L'initiative privée comme seul moteur et une absence de réglementation foncière semblent générer ici une matrice urbaine poreuse aux multiples interstices.

L'atelier intervient à un moment clé où le territoire et ses principaux acteurs sont de plus en plus conscients des nouveaux outils et mécanismes à mettre en œuvre dans un scénario de changement de paradigme. Précisément, les réflexions et les propositions des équipes vont dans le sens de la compacité, du renouvellement urbain et de l'amélioration des villes, la récupération des espaces délaissés, la valorisation du paysage, l'incorporation de mécanismes d'implication et d'appropriation des habitants, etc. Il existe déjà localement quelques initiatives encourageantes comme par exemple la prolifération de projets basés sur le logement vertical dans les zones centrales, des exemples de projet de rénovation urbaine pour le Barrio de Arriba, la connectivité offerte par les nouvelles stations intermodales ou l'étude de quelques couloirs verts comme le cas du Boulevard de la Luz à León, entre autres.

Potentiel de transformation de terrains vagues et bâtiments abandonnés

L'objectif de l'atelier est de repenser certains aspects de la construction de la ville ainsi que de comprendre les dynamiques et les relations de la constellation métropolitaine pour faire des propositions urbaines qui génèrent un meilleur bénéfice partagé par tous et soutenu dans le temps.

Sur la base de la proposition de travail lancée par l'atelier, les équipes ont notamment travaillé sur les terrains délaissés

Un territorio en peligro y una metrópoli de proyectos

Durante la socialización del trabajo del taller, uno de los equipos concluyó su presentación con una clara advertencia a las autoridades que representan a la ZML "¡Su territorio está en peligro!"

Este diagnóstico comprometido, formulado después de dos semanas de intenso trabajo, debe ser comprendido en lo que expresa de la realidad presente del territorio. Éste representa efectivamente un desarrollo urbano inscrito en una lógica globalizada que parece multiplicar las urbanidades genéricas. La buena accesibilidad del territorio y la implementación progresiva de numerosas zonas económicas ha generado una demanda creciente del uso de esos suelos. El desarrollo residencial e industrial supera los límites administrativos. La iniciativa pública no parece haber tomado control sobre la especulación inmobiliaria.

Mecanismos sociales complejos operan combinando crecimiento de barrios informales y una producción masiva de viviendas financiadas por fondos públicos pero implantadas de modo a veces errático. La iniciativa privada como único motor y una ausencia de reglamentación del uso del suelo parecen generar aquí una matriz urbana porosa con múltiples intersticios.

El taller llega en un momento de inflexión en el que el territorio y sus actores principales son cada vez más conscientes de las nuevas herramientas y mecanismos que se deben implementar en un escenario de cambio de paradigma. Precisamente las reflexiones y propuestas de los equipos inciden en esta línea de compacidad, renovación y mejora urbana de las ciudades, recuperación de los baldíos, valorización del paisaje, incorporación de mecanismos de implicación y apropiación de los habitantes, etc. Localmente existen ya algunas iniciativas esperanzadoras como puedan ser la proliferación de proyectos que apuestan por la vivienda vertical en zonas centrales, ejemplos de regeneración urbana como el proyecto para el Barrio de Arriba, la conectividad que garantizan las nuevas estaciones intermodales o el estudio de recuperación de algunos corredores verdes como el caso del Boulevard de la Luz en León entre otros.

Potencial de transformación de baldíos, vacíos y edificaciones abandonadas

El objetivo del taller es el de repensar algunos aspectos sobre la construcción de la ciudad así como el de entender las dinámicas y relaciones de la constelación metropolitana para hacer propuestas urbanas que generen un mayor beneficio en el conjunto sostenido en el tiempo.

En base a la propuesta de trabajo lanzada para el taller y como se puede ver en este documento, los equipos han operado, entre otros

sés et les entre-deux (entre la trame et les pièces de la mosaïque fonctionnelle qui composent l'agglomération de León). Ce sont des terres d'opportunités et, au-delà d'un objectif d'attribution de futurs usages, de programmes ou de maintien de leur statut d'espace vide ou de connecteurs, il s'agit ici de trouver les ressorts et de semer les graines permettant d'établir de nouvelles connexions et relations aidant la structuration du système à partir d'une lecture de l'ensemble.

Comment l'architecte et l'urbaniste peuvent-ils agir dans ce « terrain vague » sans devenir des instruments agressifs de pouvoir et de raison abstraite ? Sans aucun doute par une attention à la continuité : pas la continuité de la ville planifiée, efficace et légitime, mais plutôt des flux, des énergies, des rythmes établis par le passage du temps et la perte des limites.

Dans l'ensemble de la ZML nous avons constaté un étalement urbain avec de faibles densités qui a contribué à la fragmentation de l'espace et a favorisé un développement « poreux » contenant des vides. Ces vides constituent un défi stratégique pour l'avenir : une réserve de terres est une occasion unique de réorienter la matrice de développement en promouvant de nouvelles relations.

Les « espaces vacants » sont définis comme des espaces vides intra-urbains correspondant à des terrains non construits habituellement abonnés à la spéculation et en mesure d'accueillir des projets résidentiels. Ce type de terrains, significatifs à l'échelle de León, ont été identifiés comme des espaces prioritaires. Leur définition, qui peut se révéler imprécise, nécessite de s'interroger sur chaque espace individuellement.

Les « espaces vacants » s'appliquent également aux espaces vides, abonnés à la spéculation, mais dans ce cas situés à l'extérieur de la zone urbaine. Ces ensembles, comme étendards d'une urbanité émergente, sont à la fois représentatifs sans être identifiés comme des espaces à questionner.

Enfin, la région métropolitaine possède une grande quantité de bâtiments en état d'abandon. Ces structures constituent dans leur ensemble des espaces à ne laisser de côté en aucun cas.

La Zone Métropolitaine de León (ZML), le cœur vivant de l'État de Guanajuato

Le territoire de la ZML et la région du Bajío s'inscrivent au cœur du réseau de villes de la région centrale du Mexique. En effet, les plus grandes agglomérations 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.

L'État de Guanajuato bénéficie d'une position continen-

mecanismos, con los baldíos y los espacios residuales intermedios (entre tramas y piezas del mosaico funcional que compone la conurbación leonesa). Se trata de terrenos de oportunidad entre los que, más allá de asignar usos, programas o conservar su condición de espacios vacíos, conectores, etc. se trata de encontrar los resortes y sembrar las semillas para establecer las conexiones y nuevas relaciones que ayuden al sistema en base a una lectura de conjunto.

¿Cómo puede el arquitecto y el urbanista actuar en este "terreno vago" sin convertirse en instrumento agresivo de poder y razón abstracta? Indudablemente, a través de la atención hacia la continuidad: no la continuidad de la ciudad planeada, eficiente y legitimada, sino más bien de los flujos, las energías, los ritmos establecidos por el paso del tiempo y la pérdida de los límites.

En el conjunto de la ZML encontramos una extensión urbana con bajas densidades que ha contribuido a la fragmentación del espacio y ha privilegiado un desarrollo "poroso" que contiene vacíos. Estos vacíos conforman un desafío estratégico de futuro: una reserva de suelo y una ocasión única para reorientar la matriz de desarrollo promoviendo nuevas relaciones.

Los "Baldíos" se definen como los espacios vacíos intra-urbanos, correspondientes a terrenos no construidos habitualmente abonados a la especulación y aptos para alojar el uso habitacional. Este tipo de terrenos, significativos a la escala de León, se han identificado como espacios prioritarios. Su definición, que en algunos casos puede resultar imprecisa, debe examinarse individualmente para cada espacio.

Los "espacios vacantes" corresponden también a espacios vacíos, abonados a la especulación, pero en este caso ubicados fuera de la mancha urbana. Estos conjuntos, como estandartes de una urbanidad emergente, son asimismo representativos sin haber sido identificados como espacios a cuestionar.

Finalmente, la zona metropolitana posee una gran cantidad de edificios en estado de abandono, considerados en el taller con el nombre de "Edificios Abandonados". Estas estructuras configuran en su conjunto espacios en ningún caso menospreciables.

La consideración global de todos estos terrenos abandonados y espacios baldíos ofrece cifras impactantes y la reflexión sobre el uso del suelo resulta a todas luces imperativa. En cualquier caso la extensión del crecimiento sin la consolidación de la zona urbana existente no parece un modelo sustentable.

La Zona Metropolitana de León (ZML), el corazón viviente del Estado de Guanajuato

El territorio de la ZML y la región del Bajío se encuentran en el corazón de la red de ciudades de la región central de México. En efecto, las más grandes aglomeraciones y la economía del país se concentran



1 Disolución de la trama y operaciones de loteos, el crecimiento urbano en los límites de la ZML

Dissolution de la grille et opérations de lotissements, la croissance urbaine aux franges de la ZML



2 León, barrios informales

León, quartiers informels



3 Fraccionamientos Montaña del Sol en Las Joyas, ejemplo de una operación de 18 000 viviendas "aisladas" a su entorno cercano

Montaña del Sol à Las Joyas, exemple d'une opération de 18 000 logements «étanche» à son environnement proche

tale stratégique. L'état, qui compte 5,5 millions d'habitants répartis sur 30 608 km² (soit la surface de la Belgique ou de la Galice), se trouve à égale distance des océans Pacifique et Atlantique. Il est inscrit en outre dans le grand plateau central mexicain, entre la Sierra Madre Occidentale et la Sierra Madre Orientale qui s'étend de la frontière avec les États-Unis jusqu'à la Cordillère néo-volcanique. La ZML (7^e zone métropolitaine du Mexique, avec près de 1.7 millions d'habitants) correspond au cœur vivant de l'État.

Une métropole en morceaux, municipalités et entités urbaines

Les 4 villes qui constituent la ZML s'organisent en trois entités urbaines. Une polarité économique au développement récent semble en outre se développer selon une certaine autonomie.

Porter le regard sur ces morceaux de métropole, pas encore totalement agglomérés, permet de cerner certains des développements en cours.

León ville pleine / León ville poreuse

La ville de León a atteint ses limites naturelles : au nord des collines instables et/ou protégées et au sud les infrastructures de transports majeures (autoroute et voie ferrées).

La ville possède un important patrimoine bâti (qualitatif ou non) et la question du renouvellement urbain se pose. Faire la ville sur la ville pour permettre l'évolution intégrée du tissu d'habitat et des ensembles industriels de petite et moyenne échelle contenus dans la ville. La ville de León est connue pour son innovation dans le domaine des transports (BRT), quel développement pour maintenir ce haut niveau d'ambition ?

Silao, penser le changement d'échelle brutal

La petite ville de Silao, en accueillant coup sur coup un aéroport international, des usines XXL et une série de parcs d'activités globalisés, a connu un brutal changement d'échelle. Les nouvelles pièces de ce développement n'entretiennent aucune relation avec la ville d'origine. En chiffres, le développement est impressionnant mais sur place c'est le sentiment de dispersion et la lecture de la rupture qui dominent. La problématique s'inscrit alors en partie à l'échelle de la seule ville de Silao.

- 2 en una gran región central que va de Veracruz a México pasando por
- 3 Puebla y se extiende al norte y al oeste del país hasta Guadalajara.
- 4 El estado de Guanajuato presenta una posición continental estratégica.
- 5 El Estado, que tiene 5.5 millones de habitantes repartidos en 30,608 km² (siendo la superficie de Bélgica o Galicia) se encuentra a igual distancia de los océanos Pacífico y Atlántico. También es parte de la gran meseta central mexicana entre la Sierra Madre Occidental y la Sierra Madre Oriental, que se extiende desde la frontera con los Estados Unidos hasta la Cordillera neo-volcánica. La ZML (séptima zona metropolitana de México, con cerca de 1,7 millones de habitantes) es el corazón viviente del Estado.

Una metrópoli en pedazos, municipalidades y entidades urbanas

Los 4 municipios que constituyen la ZML se organizan en tres entidades urbanas. Un polo económico de desarrollo reciente parece desarrollarse con una cierta autonomía.

Llevar la mirada sobre estas partes de la metrópoli, no todavía totalmente aglomeradas, permite identificar algunos de los desarrollos en curso.

León ciudad completa / León ciudad porosa

La ciudad de León ha desbordado sus límites naturales: hacia el norte las colinas inestables y/o protegidas y en el sur los frentes a las infraestructuras de transportes (autopista y vía férrea).

La ciudad posee un importante patrimonio construido (cualitativo o no) y la cuestión sobre la renovación urbana se formula. Rehacer la ciudad sobre la ciudad para permitir la evolución integral de un tejido habitacional y de los conjuntos industriales de pequeña y mediana escala contenidos en la ciudad. La ciudad de León es conocida por su innovación en el campo de los transportes (BRT): ¿qué desarrollo se debe mantener para continuar innovando en este sector?

Silao de la Victoria, considerar el cambio brutal de escala

La pequeña ciudad Silao de la Victoria, ha tenido un cambio brutal de escala al ir incorporando paso a paso un aeropuerto internacional, fábricas y almacenes XXL y una serie de parques de actividades globalizados. Las nuevas piezas de este desarrollo no mantienen ninguna relación morfológica con el pueblo de origen. En cifras el desarrollo resulta impresionante pero sobre el territorio es la sensación de dispersión y domina una lectura de ruptura. La problemática se inscribe entonces a la escala del único núcleo de Silao de la Victoria.



4 La Presa del Barrial, un embalse de agua compartida entre San Francisco del Rincón y Purísima del Rincón

Le Presa del Barrial, une retenue d'eau partagée entre San Francisco del Rincón et Purísima del Rincón

Le corridor industriel: un développement déjà à l'œuvre

Dans le même temps, il est évident que ce cœur industriel global est inscrit dans la ZML. La question de son intégration à la métropole et de la tension spatiale (et politique) entre les villes de León et de Silao est posée.

Cette intégration et cette complémentarité possible ont été envisagées dans le cadre d'une réflexion sur le « corridor industriel del Bajío ». Dans cette vision stratégique, un développement économique appuyé sur les infrastructures de transports et prenant sens à l'échelle de la ZML et de l'Etat de Guanajuato est envisagé.

San Francisco/Purísima del Rincón: développement et grand paysage

Les deux villes de San Francisco del Rincón et de Purísima del Rincón s'inscrivent dans la plaine du Bajío. Leur développement récent les a transformées en un seul ensemble urbain. La question de leur intégration est posée.

D'échelle moyenne et n'ayant pas perdu leur intégration dans le grand paysage, ces villes semblent présenter une réelle qualité de vie. La croissance continue de leur périphérie, la pollution des sols et l'assèchement de la région mettent en péril cet équilibre. Quel développement pour conserver en la réinventant, cette particularité territoriale et cette intégration paysagère ? Comment faire de cette ville double une « capitale de la Plaine » ?

El corredor industrial: un desarrollo ya iniciado

Al mismo tiempo, resulta evidente que este corazón industrial global forma parte de la ZML. La cuestión de su integración en el conjunto metropolitano y de la tensión espacial (y política) entre las ciudades de León y de Silao de la Victoria se formula.

Esta integración y esta complementariedad posible se han concebido en el marco de una reflexión sobre el "corredor industrial del Bajío". En esta visión estratégica, se prevé un desarrollo económico apoyado sobre las infraestructuras de transporte y cobrando sentido a la escala de la ZML y el propio estado de Guanajuato.

San Francisco/Purísima del Rincón: desarrollo y gran paisaje

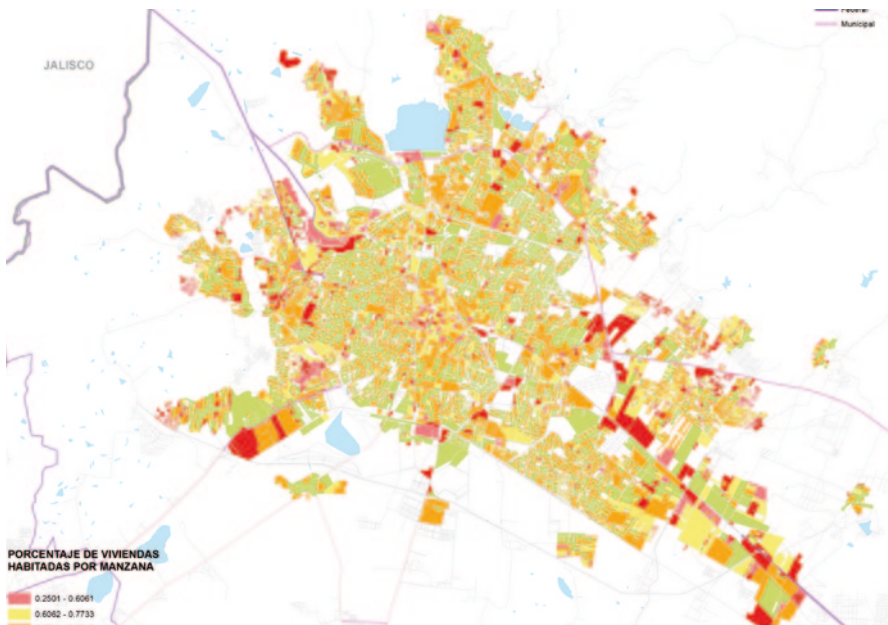
Las dos ciudades de San Francisco del Rincón y de Purísima del Rincón forman parte de la llanura del Bajío. Su desarrollo reciente las ha transformado en un único conjunto urbano.

De escala intermedia y sin haber perdido su integración en el paisaje, estos pueblos presentan una calidad de vida real. El crecimiento continuo de su periferia, la contaminación de los suelos y la sequía de la región, ponen en peligro este equilibrio. ¿Qué desarrollo debe generarse para reinventar esta particularidad territorial y esta integración paisajística? Como hacer de la doble ciudad una "capital de la llanura".



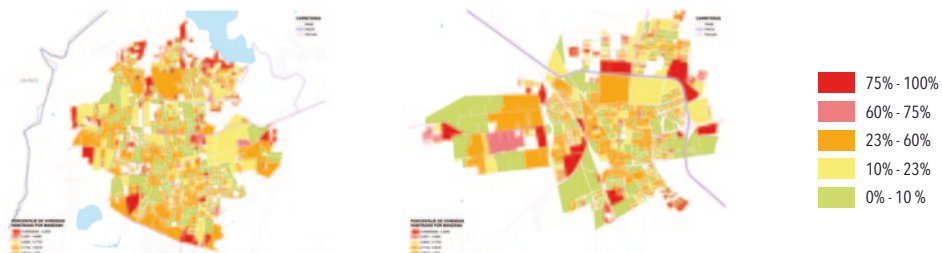
5 La red de arroyos de gestión del agua torrencial de lluvias en León

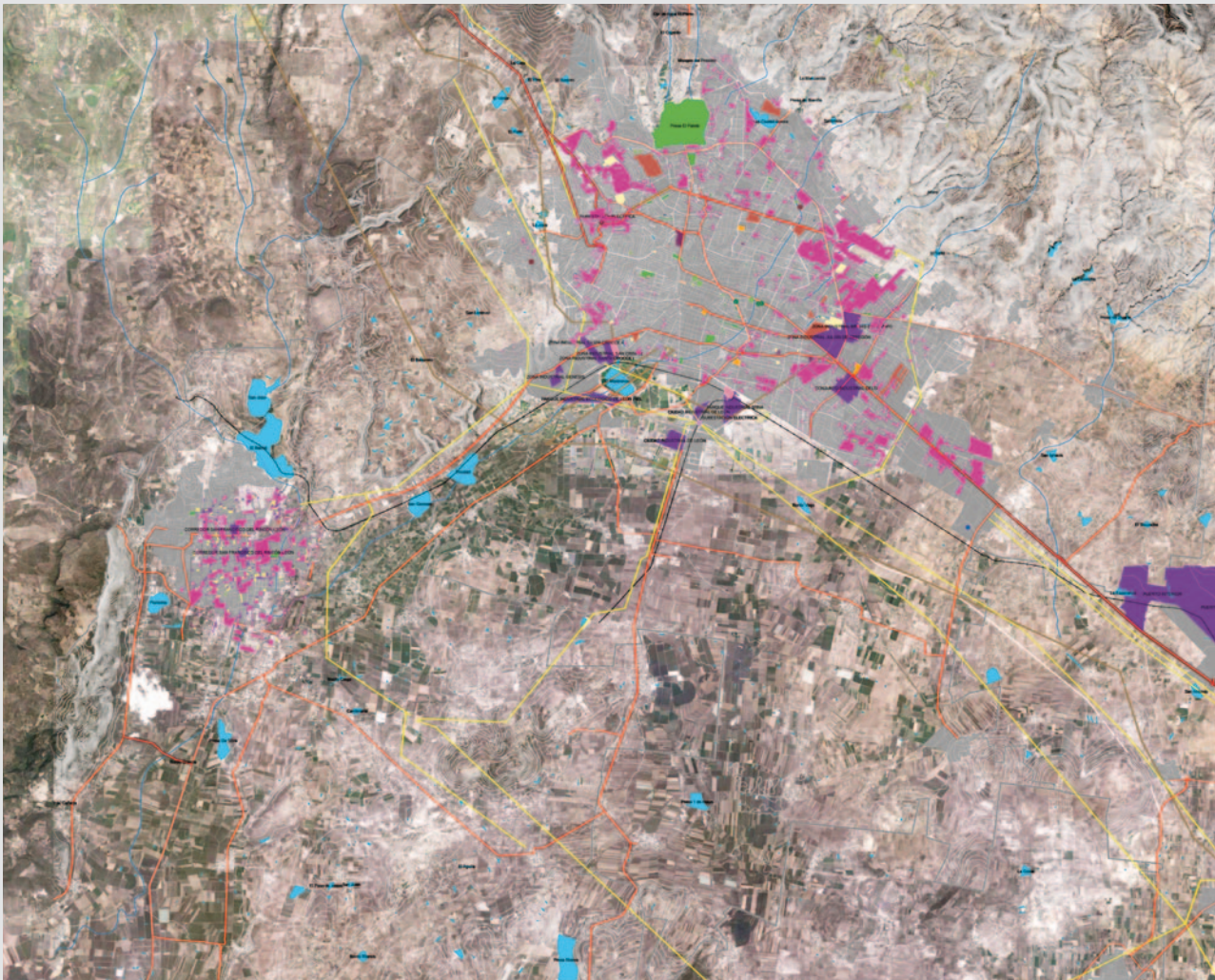
Le réseau des ruisseaux d'orage à León



6 Porcentaje de viviendas ocupadas/desocupadas en León. Fuente: Iplaneg

Pourcentage de logements vacants à León, Silao, San Francisco et Purísima del Rincón. Source: Iplaneg





Equipamientos / Equipements

- | | |
|--|--|
| ● autódromo / circuit automobile | ■ cementerio / cimetière |
| ● central de autobuses / gare routière | ■ centro comercial / centre commercial |
| ● centro de investigación / centre de recherche | ■ centro de asistencia médica / centre d'assistance médicale |
| ● estación de ferrocarril / gare | ■ escuela / école |
| ● estadio / stade | ■ instalación deportiva o recreativa / équipement sportif et récréatif |
| ● monumento u obelisco / monument | ■ instalación industrial / industrie |
| ● museo / musée | ■ mercado / marché |
| ● planta de tratamiento de agua / station d'épuration des eaux | ■ palacio de gobierno / palais de gouvernement |
| ● plaza de toros / arène des taureaux | ■ plaza / place |
| ● reclusorio / prison | ■ templo / église |
| ● zoológico / zoo | ■ área verde / parcs |



Chiffres Clés

DÉMOGRAPHIE

ZML, 7ème zone métropolitaine nationale avec 1,7 millions d'habitants (taux de croissance annuel de 2,4%) sur 2400 km

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 est en situation de pauvreté / 47% de la population de León habite un logement social / Age moyen de la population active: 36 ans

ÉCONOMIE

Mexique, 2e puissance économique d'Amérique Latine

PIB de l'État de Guanajuato (secteur Primaire: 4,4%, secteur Secondaire: 37%, secteur Tertiaire: 58,6%)

62% de la population active travaille dans le secteur informel / Revenu moyen mensuel: 390€ (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: Silao 48%, León 45%, SF 4%, Purísima 3%

MOBILITÉ

León: 196 voitures/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
2500 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 «espaces vacants» dans l'agglomération de León

L'État de Guanajuato dispose de 15 000 km² de terrains agricoles soit 48% du territoire de l'État

Cifras Claves

DEMOGRAFÍA

ZML, séptima superficie nacional metropolitana con 1,7 millones (tasa de crecimiento anual del 2.4%) sobre 2,400 kilometros

Distribución de la población: 80% León / Silao de la Victoria 10% / San Francisco del Rincón 6% / Purísima del Rincón 4%

Años de educación promedio: 9.3 años / 38% de la población de la ZML está en la pobreza / 47% de la población de León vive en vivienda social / Edad media de la población activa: 36 años

ECONOMÍA

México, la segunda potencia económica en América Latina
PIB del Estado de Guanajuato (Sector primario: 4.4% Sector secundario: 37% Sector terciario: 58.6%)

62% de la población activa trabaja en el sector informal / ingreso promedio mensual: € 390 (€ 430 a nivel nacional) / 10% de los vehículos y el 43% de los zapatos del país se produce en el Estado de Guanajuato

Valor de la producción industrial en cada uno de los 4 pueblos: Silao de la Victoria 48%, el 45% de León, SF 4%, 3% de la Purísima del Rincón

MOVILIDAD

León: 196 coches/1000 habitantes (578 en Francia, 797 en los EE.UU.) / Tasa de crecimiento: 7.4%

Cuota modal: el 35% de los viajes en coche, 33% de los viajes en transporte público, no-motorizados 32%

850,000 viajes en transporte público en el sistema de día / BRT (desde 2003): 50 km de pistas equipadas 1,700 bus 55 paradas

MEDIO AMBIENTE

450,000 toneladas de residuos generados en León en 2012 (0.85 kg por día por habitante contra Francia por 1 kg)

74% de estos residuos se entierra en los rellenos / 7 estaciones de tratamiento de aguas residuales en el territorio de León ocupan el 80% del efluente

40% de la red de suministro genera pérdidas
2,500L/s extraídos de 130 pozos en el agua subterránea

PAISAJES

14% (55,000 de 394,000) de las viviendas están deshabitadas en León

2,300 hectáreas clasificadas como zonas "Baldíos" en el Gran León

El Estado de Guanajuato cuenta con 15,000 km² de tierras agrícolas o el 48% del territorio del Estado

Redes / réseaux

- Carretera Estatal / Route d'Etat
- Carretera Federal / Route Fédérale
- Carretera Municipal / Route Municipale
- Línea CFE / Ligne CFE
- Ríos / Fleuves et rivières
- + + + Línea de ferrocarril / Voie ferrée
- Gasoducto PEMEX / Gazoduc PEMEX
- Curvas de nivel / courbes de niveau
- Cuerpo de agua / Plan d'eau
- Zona industrial / Zone industrielle

Baldíos / friches

- De 1,000 m² a 5,000 m² / De 1 000 m² a 5 000 m²
- De 5,000 m² a 10,000 m² / De 5 000 m² a 10 000 m²
- Más de 10,000 m² / Plus de 10 000 m²

La dynamique de l'étalement

Au-delà d'une dénomination administrative donnée par l'État mexicain lui-même, le terme de zone métropolitaine s'inscrit dans un processus, la métropolisation, qui opère ici comme à l'échelle mondiale.

L'urbaniste français François Asher (1946-2008), qui qualifiait de « métropoles » les métropoles devenues multipolaires, décrivait bien ce phénomène de dilatation et de recomposition des territoires urbains. Les nouveaux territoires ainsi formés se développent alors parfois de façon autonome et s'affranchissent des limites des collectivités territoriales :

« La métropole est un espace de mobilité, dans lequel les relations de proximité se dissolvent en grande partie. Elle est connectée à de multiples réseaux nationaux et internationaux (formels : réseaux aériens, ferroviaires à grande vitesse, auto routiers, fibres optiques; informels : réseaux économiques, financiers, culturels) et entretient parfois ainsi avec des territoires éloignés des relations plus intenses qu'avec son environnement proche, qui ne joue plus le rôle d'un arrière-pays. »

A ce titre, les évolutions urbaines qui affectent la ZML sont très représentatives de ce phénomène : extensions périurbaines et multiplication des déplacements, dissolution toujours plus accusée de la dualité territoriale entre l'urbain et le rural, concentration des activités et des valeurs sur une série de pôles et redéfinition des aires d'influence à l'échelle de toute une région périphérique plus ou moins sous influence métropolitaine.

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 à des vitesses variées; autant de défis en terme de gouvernance.

La dinámica de la explosión urbana

Más allá de una denominación administrativa dada por el Estado mexicano mismo, el término de zona metropolitana se inscribe en un proceso, la metropolización, que opera aquí como a nivel mundial.

El urbanista francés François Asher (1946-2008), que califica de "Metápolis" las metrópolis que se han convertido en multipolares, describió bien este fenómeno de dilatación y de recomposición de los territorios urbanos. Los nuevos territorios así formados se desarrollan tal vez de forma autónoma y desbordan los límites de las colectividades territoriales.

6 "La metápolis es un espacio de movilidad, en la cual las relaciones de proximidad se disuelven en gran parte. Está conectada a múltiples redes nacionales e internacionales (formales: redes aéreas, ferroviarias de alta velocidad, autopistas, fibras ópticas; informales: redes económicas, financieras, culturales) y, mantiene a veces así con territorios remotos relaciones más intensas que con su entorno cercano, que no tiene ya un carácter de un hinterland."

Como tales, las evoluciones urbanas que afectan a la ZML son muy representativas de este fenómeno: extensiones periurbanas y multiplicación de los desplazamientos, disolución aún más pronunciada de la dualidad territorial entre lo urbano y lo rural, concentración de las actividades y los valores en una serie de polos y una redefinición de las áreas de influencia a la escala de toda una región periférica más o menos bajo la influencia metropolitana.

Porque posee un alto nivel de movilidad, el territorio acoge actividades que se inscriben en varias escalas y para las cuales la proximidad física no es más la noción determinante. La población que lo practica declina así los diferentes momentos de su vida en configuraciones diversas y velocidades variadas; muchos desafíos en términos de gobernanza.

De la possibilité d'une métropole

La question de la métropole, contenue dans le sujet de l'atelier, a défini le cadre de la réflexion des équipes. Les participants ont essayé de comprendre le phénomène métropolitain à l'échelle de la ZML, le changement d'échelle qu'il implique et les réticences qu'il suscite.

«La métropole est déjà là!»

Les équipes semblent établir le même constat : sur ce territoire les destins sont déjà liés et la métropole de León est déjà une réalité. L'analyse des déplacements le confirme : migrations quotidiennes massives vers la ville centre, déplacements pendulaires des habitants de León qui travaillent ou étudient à Silao. La mutualisation existante des grands équipements (aéroport, port intérieur) ou l'intégration économique déjà en place à l'échelle de la région constituent également des signes tangibles.

Dans la compréhension du phénomène urbain, les équipes se sont efforcées de qualifier la forme et la dynamique spatiale de la croissance : une ville « mère » soumise à une forte croissance axiale organisée autour de la route 45. La ZML ne présente pas une figure radioconcentrique mais celle d'un territoire multipolaire allongé.

Aux centres anciens viennent s'ajouter le Port Intérieur et certains quartiers périphériques de León : 4 à 5 centralités structurantes définissent ainsi un échec de relations dans lequel les équipes ont inscrit leurs propositions. La discontinuité de la figure possède un certain intérêt et les interruptions à l'intérieur de la tâche urbaine sont jugées positives. De façon concertée, les équipes encouragent les autorités à empêcher la constitution d'une conurbation qui verrait les différentes villes s'étaler et se rejoindre par leurs faubourgs.

Les objectifs affichés convergent autour d'une valorisation des polarités existantes et une densification autour des pôles majeurs. Les polarités de la métropole devraient viser la complémentarité pour éviter doublons et dispersions.

D'Est en Ouest, l'importance de l'autoroute 45 est soulignée ainsi que celle des boulevards inscrits dans la trame de León (Blvd. Torres Landa, Adolfo Lopez Mateo et Juan Alonso de Torres). Les contournements partiels de León (Blvd. Jose Ma. Morelos et 45D) ainsi que celui de Silao (45) ont aussi une capacité à structurer le territoire.

Dans ce territoire traversé, les axes majeurs devront constituer des lieux de rassemblement ou des vecteurs d'identité. L'armature urbaine de la ZML doit ainsi être considérée globalement pour une meilleure lecture du

De la posibilidad de una metrópoli

La cuestión metropolitana, incluida en la temática del taller, definió el marco para la reflexión de los equipos. Los participantes intentaron comprender el fenómeno metropolitano a escala de la ZML, el cambio de escala que implica y las reticencias que despierta.

«¡La metrópoli ya está ahí!»

Los equipos parecen haber constatado un mismo hecho: en este territorio los destinos ya están enlazados y la metrópoli de León ya es una realidad. El análisis de los desplazamientos lo confirma; migraciones cotidianas masivas hacia la ciudad central, desplazamientos pendulares de habitantes de León que trabajan o estudian en Silao de la Victoria. La puesta en común existente de los grandes equipamientos (Aeropuerto Internacional Del Bajío, Guanajuato puerto interior) o la integración económica ya establecida a escala de la región constituyen igualmente signos tangibles.

En la comprensión del fenómeno urbano los equipos se esforzaron en calificar la forma y la dinámica espacial del crecimiento: una ciudad "madre" sometida a un fuerte crecimiento axial organizado en torno a la A45. La ZML no presenta una figura radioconcéntrica sino la de un territorio multipolar alargado.

A los centros antiguos se agregan el puerto interior y algunos barrios periféricos de León: de 4 a 5 centralidades estructurantes definen una red de relaciones en las cuales los equipos han inscrito sus propuestas. La discontinuidad de la figura posee un cierto interés y las interrupciones al interior de la mancha urbana son consideradas positivas. De manera concertada, los equipos instan a las autoridades a impedir la formación de una conurbación que vería a las diferentes ciudades dispersarse y unirse por sus suburbios.

Los objetivos declarados convergen en torno a una valorización de polaridades existentes y a una densificación alrededor de los polos mayores. Las polaridades de la metrópoli deben buscar la complementariedad para evitar duplicidades y dispersiones.

De Este a Oeste, la importancia de la carretera 45 resulta preponderante, así como la de los bulevares inscritos en la trama de León (Blvd. Torres Landa, Adolfo López Mateo y Juan Alonso de Torres). Los contornos parciales de León (Blvd. José Ma. Morelos y 45D) así como los de Silao de la Victoria (45) que tienen también una capacidad de estructurar el territorio.

En este territorio atravesado, los ejes principales deberán pasar a constituir lugares de reunión o vectores de identidad. La estructura urbana de la ZML debe ser considerada globalmente

territoire et localement pour résoudre les discontinuités et fractures du tissu urbain existant.

Du Nord vers le Sud, les équipes ont souligné le rôle de l'eau dans la construction du territoire. Depuis les collines jusqu'à la plaine, les ruisseaux ou rivières (les arroyos comme le Malecón) ont construits le territoire. Ignorés, ceux-ci ne constituent plus des éléments structurants.

De façon complémentaire à la polarisation du territoire, les équipes soulignent l'importance des transports dans la compréhension du phénomène métropolitain.

Si la réussite que constitue la mise en place d'un système de BRT est bien révélée, celle-ci est regardée dans la perspective des défis majeurs à relever. Le manque d'intégration des systèmes de transports en commun ainsi que l'absence d'un système régulier et transversal à l'échelle de la ZML est souligné.

Le paysage, un patrimoine commun à révéler

La contradiction apparente d'une métropole intégrée mais peu lisible est analysée par les équipes comme le résultat d'une déconnexion relative de la ville à son substrat territorial. La métropole est là mais sa géographie réelle ou mentale est ignorée. Ce constat est réalisé à plusieurs échelles.

D'un point de vue qualitatif ou sensible, le paysage, que l'une des équipes qualifie même de spectaculaire, n'est pas considéré dans sa continuité. À la grande échelle, le territoire pourrait se tourner vers les entités paysagères que sont la plaine du Bajío ou les collines de la Sierra de los Lobos. Réceptacle de fonctions au Sud ou barrière au Nord, ces entités ne reçoivent pas de regard ou d'intérêt spécifique : pas de projet d'aménagement ou de plan de sauvegarde, pas de logique de vue ou d'usage autre que technique.

À l'échelle moyenne, les espaces vides ou les ruisseaux, qui pourraient porter une certaine continuité, pourraient être valorisés. Le paysage à toutes les échelles constitue alors une dimension ignorée ou oubliée.

Les équipes évoquent ainsi un « paysage perforé » par des implantations discontinues qui génèrent des vides en forme de friches. La logique de protection de certains programmes génère une « ville fermée ». L'urbanité semble s'inscrire ici contre le principe d'une continuité possible des paysages, soient-ils réels ou symboliques.

Du point de vue des ressources que sont l'eau, l'énergie et le sol, les équipes analysent une certaine déconnexion et une logique de pression constante.

Ainsi, le cycle de l'eau sur le territoire apparaît comme déséquilibré. La capacité annuelle de régénération, qui s'élève à 5200 Hm³ (1600 Hm³ en eaux superficielles et 3600 Hm³ pour l'aquifère principal) ne couvre pas les

para una mejor lectura del territorio y localmente para resolver las discontinuidades y las fracturas de la trama urbana existente.

Del Norte al Sur, los equipos han remarcado el papel del agua en la construcción del territorio. Desde las colinas hasta las zonas llanas, los arroyos (como también el Malecón del Río de los Gómez) han construido el territorio. Ignorados ahora, ya no se erigen en elementos estructurales.

Complementariamente a la polarización del territorio, los equipos remarcan en la importancia de los transportes en la comprensión del fenómeno metropolitano.

Si el éxito que constituye el establecimiento de un sistema de BRT es elevado, se ve desde la perspectiva de los principales desafíos a abordar. Se destacó la falta de integración de los sistemas de transporte en común así como la ausencia de un sistema regular y transversal a la escala de la ZML.

El paisaje, un patrimonio común a revelar

La contradicción aparente de una metrópoli continua, pero muy poco legible es analizada por los equipos como el resultado de una desconexión relativa de la ciudad en su marco territorial. La metrópoli está ahí, pero su geografía real o mental es ignorada. Esta observación se realiza en múltiples escalas.

Desde un punto de vista cualitativo o sensible, el paisaje, que uno de los equipos incluso calificó de espectacular, no se considera en su continuidad. En la gran escala, el territorio podría orientarse hacia las entidades paisajísticas que son la llanura del Bajío o las colinas de la Sierra de los Lobos. Receptáculo de funciones al Sur o barrera al Norte, estas entidades no reciben una mirada o interés específicos: no hay un proyecto de planeamiento o plan de protección, no hay una lógica de visual o sobre los usos más allá de lo puramente técnico.

A escala intermedia, los espacios vacíos o arroyos de agua, con capacidad para aportar algo de continuidad podrían ser valorizados. El paisaje en todas sus escalas constituye una dimensión ignorada u olvidada.

Así los equipos evocan un "paisaje perforado" por unas implantaciones discontinuas que generan vacíos en forma de baldíos y terrenos sin uso. La lógica de la protección de ciertos programas genera una "ciudad cerrada". La urbanidad parece inscribirse aquí contra del principio de una continuidad posible de los paisajes, ya sean reales o simbólicos.

Desde el punto de vista de los recursos como el agua, la energía y el suelo, los equipos analizan una cierta desconexión y una lógica de presión constante.

5800 Hm³ de la demande globale. Si les activités agricoles représentent la grande majorité de la consommation (87%) les pertes non négligeables (entre 40% et 50%) du réseau doivent être considérées.

Les limites des capacités de traitement de la station sont connues (50% des flux retour dans le Rio Turbio ou sont utilisés pour l'irrigation sans avoir été traités).

L'accès à l'eau est très inégalitaire sur le territoire de la ZML et des actions de meilleure répartition de cette ressource pourraient être mises en place entre les municipalités qui connaissent un déficit chronique et celles dont les besoins sont couverts.

Dans le domaine énergétique, les ressources pétrolières du Mexique influencent vraisemblablement son mode de développement urbain. Dans un pays où 80% de l'énergie utilisée provient des hydrocarbures et où 40% de l'énergie totale consommée est utilisée pour le transport, la poursuite d'un mode de développement urbain extensif contribue à peser encore d'avantage sur une ressource fossile limitée.

L'usage effectif des sols dans la ZML suscite l'interrogation des participants qui évoquent un « territoire désarticulé par les dynamiques de développement spéculatives ». Ces dynamiques fragmentent la ville et sont la cause de son expansion progressive.

L'usage du sol, vers un changement de paradigme

Au cours des dernières décennies, la ZML a connu une forte phase d'expansion urbaine, la population a doublé alors que la surface de la ville a été multipliée par six. Ce phénomène a entraîné un fort développement résidentiel et une dynamique d'installation de grands pôles d'activités économiques (logistiques, industrielles et de services). Ceci, avec la présence d'une infrastructure importante, a augmenté la demande de terres et l'attraction de la population par une région historiquement dynamique.

La spéculation immobilière a généré de nouveaux espaces indéfinis, produisant un territoire de plus en plus fragmenté, socialement et spatialement. Les mécanismes sociaux complexes sont combinés à la prolifération de l'habitat informel et la production de masse de logements sociaux subventionnés par des fonds publics et implantés parfois de façon erratique.

Preuve que l'espace ne peut pas être considéré seulement pour sa valeur commerciale mais au contraire comme une ressource stratégique limitée, ayant une valeur sociale, environnementale, stratégique, économique et productive. La valeur de l'espace ne se réduit donc pas à son prix, mais à sa condition urbaine, son caractère d'opportunité, la qualité et l'utilisation que nous en faisons. Un espace déterminé avec ses spécificités inscrites dans son territoire (géographique,

Por lo tanto, el ciclo del agua en el territorio aparece como desequilibrado. La capacidad anual de regeneración, que se sitúa en 5.200 Hm³ (1.600 Hm³ de aguas superficiales y 3.600 Hm³ para el acuífero principal) no cubre la demanda global de 5800 Hm³. Si las actividades agrícolas representan la gran parte del consumo (87 %), las pérdidas no despreciables (entre 40 % y 50 %) de la red deben ser consideradas. Los límites de la capacidad de tratamiento de la estación son conocidos (50 % de los flujos vuelven al Río Turbio o son usados para el riego sin ser procesados). El acceso al agua es muy desigual en el territorio de la ZML y podrían establecerse acciones de distribución de este recurso entre los municipios que presentan un déficit crónico y los otros cuyas necesidades están cubiertas.

En el sector energético, los recursos petroleros de México probablemente influenciaron el modo de desarrollo urbano. En un país donde el 80 % de la energía utilizada proviene de hidrocarburos y donde se utiliza el 40% del consumo total de energía para el transporte, la promoción de una forma de desarrollo urbano extensiva contribuye a una mayor presión sobre el recurso fósil limitado.

Un uso efectivo de los suelos en la ZML suscita preguntas en los participantes que evocan un "territorio desarticulado por las dinámicas de desarrollo especulativo". Estas dinámicas fragmentan la ciudad y son la causa de su expansión progresiva.

Uso del suelo, cambiar de paradigma

En el curso de las últimas décadas, la ZML ha conocido una fase de fuerte expansión urbana, la población se ha multiplicado por dos mientras que la mancha de la ciudad lo ha hecho por seis. Este fenómeno se ha traducido en un fuerte desarrollo residencial y una dinámica de instalación de grandes conjuntos de actividades económicas (zonas logísticas, industriales y de servicios). Todo ello, junto a la presencia de importantes infraestructuras, ha incrementado la demanda de suelo y la atracción de población en una zona ya de por sí históricamente dinámica.

La especulación inmobiliaria ha generado nuevos espacios indefinidos, produciendo un territorio cada vez más fragmentado, social y espacialmente. Los mecanismos sociales complejos se combinan en la proliferación de asentamientos humanos informales y en la producción masiva de promociones públicas de vivienda social subvencionadas con fondos públicos e implantados en algunas ocasiones de forma errática.

Una prueba de que el espacio no puede ser considerado solo por su valor mercantil y sí como un recurso estratégico limitado con valores sociales, ecológicos, estratégicos, productivos y económicos. El valor del espacio no se reduce por lo tanto a su precio, sino a su condición

écologique, urbain, connectivité, topographique, visuel, etc). L'espace a ses propres caractéristiques, ses aspects positifs et négatifs. Il n'est pas logique d'adapter n'importe quel lieu à n'importe quel usage.

La nouvelle configuration urbaine de la ville peut être analysée comme un espace hybride, une mosaïque de morceaux qui n'associe pas de manière cohérente les usages, identités et les différents échelles. Ces éléments autonomes ne semblent être réglementés dans leur installation ou leur développement par aucune planification ou idée d'ensemble.

Par ailleurs, il apparaît que ce type de processus, au sein duquel l'autorité publique n'a pas réussi à récupérer un rôle central et de premier plan, touche à sa fin. La prise en compte globale de tous ces espaces abandonnés et terrains vagues se traduit par des chiffres impressionnants et la réflexion sur l'utilisation des terres apparaît nécessaire sur tous les points. Quoi qu'il en soit, la poursuite de la croissance de la zone urbaine sans une consolidation de celle-ci ne semble pas être un modèle durable. Outre l'évolution des noyaux existants qui n'a pas été équilibrée, il existe aujourd'hui des déficits d'infrastructures, équipements et espaces publics dans des zones déterminées.

Actuellement les formes urbaines produites de manière massive et l'expansion urbaine qui est générée sont questionnées et débattues à Mexico. Les notions de verticalité, de densité, de mixité des usages, d'accessibilité, de rationalisation des services urbains commencent à établir des priorités et mettre en pratique des mécanismes d'amélioration. Les organismes financiers eux-mêmes prévoient d'ajuster les mécanismes de financement.

Nous sommes face à un tournant, à un véritable changement de paradigme qui gravite autour de la restructuration des villes, la rénovation et transformation de parcelles existantes, le développement des terrains vagues, à la rénovation urbaine, etc.

Les propositions de l'atelier s'inscrivent dans un contexte de véritable changement de paradigme dans la production contemporaine de la ville mexicaine. Cette position est un point sur lequel il convient de commencer à générer des projets et des initiatives.

Les propositions des équipes de l'atelier permettent peut-être de répondre aux interrogations du moment et esquissent les projets à venir.

Ces constats ont permis de développer deux familles de stratégies : des politiques transversales et des projets d'aménagement ponctuels.

urbana, un caractère de oportunidad, una calidad y al uso que hacemos de éste. Un espacio determinado con sus especificidades inscritas en su territorio (geográfico, ecológico, urbano, conectividad, topográfico, visual, etc.) tiene sus características propias, sus aspectos positivos y negativos. No tiene sentido adaptar cualquier lugar a cualquier uso.

La nueva configuración urbana de la ciudad se puede analizar como un espacio híbrido, un mosaico de piezas sin conjuntar con usos, identidades y tamaños diferentes. Estos elementos autónomos no parecen estar regulados en su instalación o desarrollo por ninguna planificación o idea de conjunto.

Al mismo tiempo se anuncia que este tipo de procesos, sobre las cuales la iniciativa del poder público no ha sabido recuperar un papel central y rector, están llegando a su fin. La extensión del crecimiento sin la consolidación de la zona urbana existente no parece un modelo sustentable. Además la evolución de los núcleos existentes no ha sido en todos los casos equilibrada y existen por lo tanto en la actualidad déficits de infraestructuras, equipamientos y espacios públicos en determinadas zonas.

Actualmente ya se cuestionan y debaten en México las formas urbanas producidas de forma masiva y la expansión urbana que éstas han generado. Los conceptos de verticalidad, densidad, mezcla de usos, accesibilidad, racionalización de los servicios urbanos se empiezan a priorizar y poner en práctica como mecanismos de mejora. Los propios organismos financieros prevén ajustar los mecanismos de financiación.

Nos encontramos frente a una bifurcación, un auténtico cambio de paradigma que orbita entorno a la reestructuración de las ciudades, renovación y transformación de las tramas existentes, desarrollo de los baldíos, mejora urbana, etc.

Las propuestas del Taller se inscriben en un contexto de un auténtico cambio de paradigma en la producción contemporánea de la ciudad mexicana. Esta posición es un punto de partida sobre el que se deberían empezar a generar proyectos e iniciativas.

Las propuestas de los equipos del taller permiten quizás responder a las preguntas del momento y esbozar proyectos futuros. Estas constataciones permitieron desarrollar dos familias de estrategias: políticas transversales y proyectos de desarrollo en lugares concretos.



7 Compartir el espacio, un reto identificado por el equipo A

El "Ojo de agua" en San Francisco del Rincón, espacios verdes a revalorizar.

Espacios públicos de León, el patrimonio colonial

La fábrica General Motors en Silao de la Victoria, una implantación como motor de desarrollo

León, espacio de reserva de paso de línea eléctrica y depósito de agua. No se percibe continuidad urbana

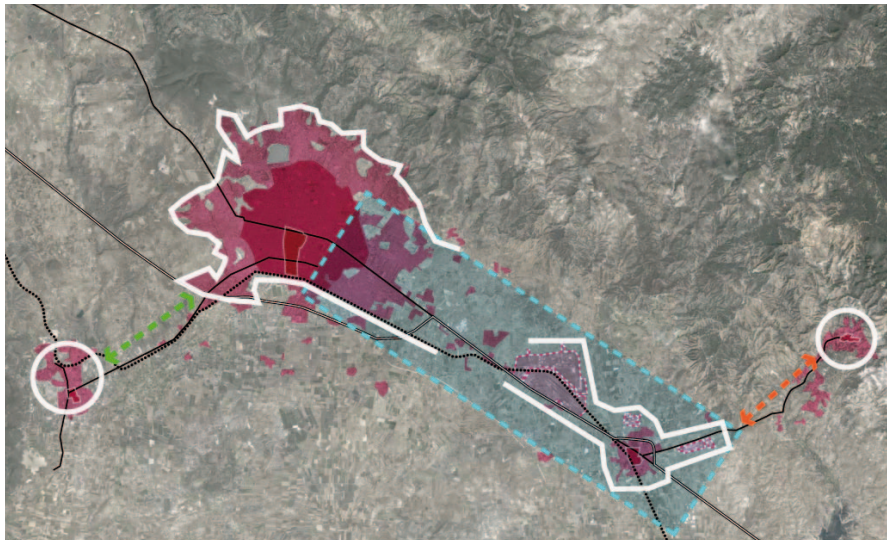
L'enjeu du partage de l'espace, enjeu identifié par l'équipe A

El ojo de agua à San Francisco del Rincón, des espaces verts à valoriser

Espaces publics de León, le patrimoine colonial

L'usine General Motors à Silao, une implantation en forme de déclencheur

León, espace de réserve, de passage de lignes électriques et de dépôts en eau. On ne perçoit pas la continuité urbaine.



8 ZML, polaridades identificadas durante el trabajo de preparación del taller

ZML, polarités identifiées lors de la mission de préparation





¿Cinco ejes para una estrategia metropolitana? Las propuestas de los equipos

Cinq leviers pour
une stratégie
métropolitaine ?
Les propositions
des équipes

1. Projet métropolitain

La ville dans la ville

Les divers travaux exposés prennent le parti de tourner les regards vers la trame urbaine et d'utiliser les outils propres de l'urbaniste pour générer de nouveaux sites et donner de la valeur et de la cohérence à des sites qui auparavant ne disposaient pas d'urbanité bien qu'ils se situent au cœur de la trame urbaine.

Les équipes nous parlent constamment de densification, de compacité, d'encourager certains points où certaines forces qui convergent. La densité n'est pas seulement une question d'accumulation d'usages, mais également une question de variété de ces utilisations. Et cette promiscuité provoque, précisément, non seulement des usages continuellement mélangés, mais également l'émergence continue d'exceptions. Il s'agit d'une intrusion continue d'éléments discordants dans l'homogénéité qui, d'une certaine manière, caractérise l'état de promiscuité de ces villes.

Les projets portent un intérêt à la récupération des espaces publics et nous parlent une fois de plus de rénovation urbaine. Ils nous situent dans des scènes de bricolage urbain dans lesquelles les différents acteurs doivent travailler pour transformer la ville à partir de conditions existantes en les mettant en valeur.

Le projet urbain

Le projet urbain est envisagé comme un outil d'échelle intermédiaire qui a une définition volumétrique ouverte et les caractéristiques spatiales et fonctionnelles nécessaires en un endroit donné de la ville en fonction de réflexions sur les hauteurs et sur les fronts urbains, la mixité des usages, les continuités et discontinuités, les équipements, la valorisation de la nature, etc. Il s'agit d'un outil puissant pour définir un mécanisme utile dans les cas où la revalorisation urbaine est impérative.

Le projet urbain peut alors porter d'avantage sur la stratégie ou sur des actions concrètes, par des intentions proches de l'acupuncture sur le tissu urbain afin d'influencer l'ensemble de l'organisme. Pour être effectif, un projet urbain est concentré et ponctuel, limité dans le temps et dans l'espace de l'intervention, mais ouvert dans son influence, au-delà de lui-même, avec l'exigence technique, budgétaire, infrastructurelle et architecturale d'un projet constructif. Il est caractérisé par la mixité des fonctions et des usages publics et privés. Le nouveau projet veut laisser derrière lui le schématisme du projet structurel ainsi que les réductions des contextualisations pour construire la future urbanité de la ZML.

1. Proyecto metropolitano

La ciudad dentro de la ciudad

Los diferentes trabajos expuestos apuestan decididamente por volver las miradas hacia la trama urbana y utilizar las herramientas propias del urbanista para generar nuevos sitios y dar valor y coherencia a sitios que antes no disponían de condiciones de urbanidad a pesar de estar en el corazón de la trama urbana.

Los equipos nos hablan constantemente de densificación, de compacidad, de animar ciertos puntos en los que convergen ciertas fuerzas. La densidad no es sólo cuestión de acumulación de usos, sino también una cuestión de la variedad de éstos. Y esa promiscuidad provoca, precisamente, no sólo usos mezclados continuamente, sino la aparición continua de excepciones.

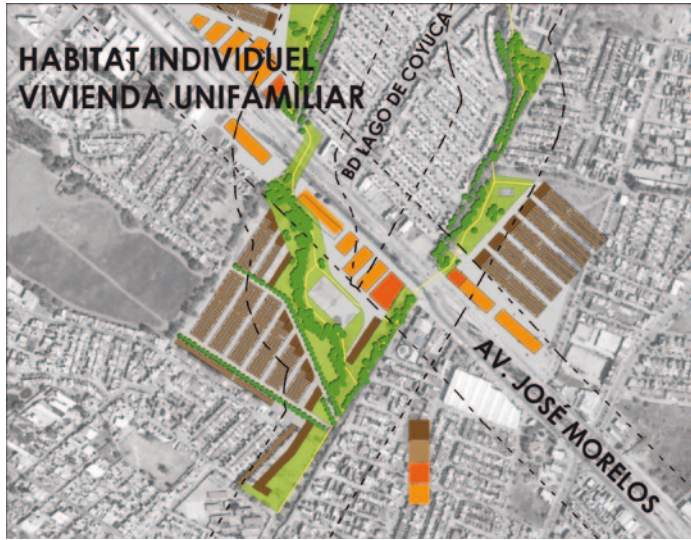
Es la continua intromisión de elementos discordantes en la homogeneidad lo que, de alguna manera, caracteriza las ciudades que han apostado y concentran esta mezcla de usos.

Los proyectos desprenden un interés por recuperar los espacios públicos ciudadanos y en definitiva nos hablan una y otra vez de renovación y mejora urbanas. Nos sitúan en escenarios de bricolaje urbano en los que los diferentes actores deben trabajar para transformar la ciudad a partir de las condiciones existentes poniendo en valor y en algunos casos de relieve elementos y valores que subyacen en el terreno.

El proyecto urbano

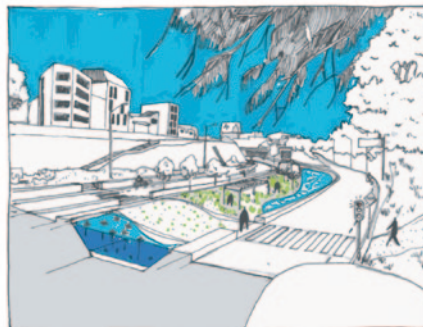
El proyecto urbano entendido como una herramienta de escala intermedia que integra en una definición volumétrica abierta las características espaciales y funcionales necesarias para un determinado punto de la ciudad en base a parámetros urbanísticos, reflexiones urbanas sobre alturas y frentes, mezcla de usos, continuidades y discontinuidades, elementos de equipamiento y dotación, la valorización de lo natural, etc. Se trata de una potente herramienta que define un útil mecanismo para operar en los casos en los que la mejora urbana resulta imperativa.

El proyecto urbano ahora puede estar más en lo estratégico y lo material, en intenciones acupunturales sobre la piel urbana para afectar al organismo entero. Proyecto urbano que para ser efectivo es concentrado y puntual, limitado en su tiempo y espacio de intervención, pero abierto y extenso en su influencia más allá de sí mismo. Con la exigencia técnica, presupuestaria, infraestructural y arquitectónica del proyecto constructivo. Con la superposición de funciones y mezcla de usos, privados y públicos, y la caducidad de un programa ejecutivo. El nuevo proyecto quiere dejar atrás tanto el esquematismo del diseño estructural como las reducciones del contextualismo, para confiar en cambio a la riqueza de las materias la capacidad para construir la futura urbanidad de la ZML.



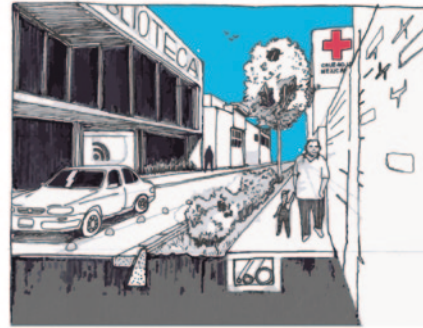
9 El proyecto urbano, proyectos localizados e integrados en su trama urbana, Equipo C

Le projet urbain, des projets localisés et intégrés à leur tissu, Equipe C



10 Equipo A, revalorizar los arroyos y la trama urbana Ejemplo del Malecón

Equipe A, changer le rapport à l'eau Exemple autour de la rivière du Malecón



11 Equipo A, hacia una ciudad donde se pueda caminar

Equipe A, vers une ville marchable

Freiner la constitution d'une conurbation

Les propositions des équipes convergent dans le même sens. Les participants exhortent les autorités locales à empêcher la mise en conurbation de la métropole. L'inscription de la ville de León dans ses limites géographiques et l'émergence d'une polarité forte sur le territoire de Silao font craindre le développement d'une urbanité linéaire, organisée le long des flux principaux.

Les développements existants sur ces axes, mal concertés et programmés sans vision d'ensemble, engendrent déjà des dysfonctionnements importants. Ce mode d'étalement induit de nouveaux déplacements, les programmes consomment des territoires stratégiques et confisquent parfois l'accès au réseau. Pour les piétons, la traversée de la voie est toujours difficile et souvent impossible.

Plusieurs pistes sont évoquées qui permettent de rompre avec la logique de l'étalement urbain.

Celles-ci portent une attention spécifique sur les limites des espaces urbanisés. La mise en place de corridors libres entre les villes de León et Silao et entre León et San Francisco et Purísima del Rincón apparaît dans plusieurs schémas.

Renforcer la structure de la métropole

Concentrer le développement sur les espaces urbanisés requiert de les structurer d'avantage. Plusieurs propositions concernent ainsi la structure primaire de l'agglomération.

La route 45, la grande avenue de la métropole, possède ainsi une dimension stratégique. Délestée de son trafic de transit elle peut recevoir un aménagement qui met en scène la métropole. Elle possède en outre un fort potentiel de densification : des espaces vides ou des programmes de faibles intensités substituables.

La rivière du Malecón pourrait également être aménagée en un « Parc des berges » selon la proposition de l'équipe A : mettre en scène la ressource de l'eau pour mieux la protéger et faire lire la grande échelle de la métropole.

Pour l'équipe C, c'est une trame verte globale qui doit être envisagée. Un réseau de corridors verts de dimensions variables pourrait intégrer la gestion de l'eau et des mobilités douces.

Le bassin versant sur lequel s'inscrit la ZML commence au niveau de la Sierra de Lobos et s'étend jusqu'à l'Océan Pacifique. Il existe en effet une multitude de torrents ou de ruisseaux qui transportent l'eau depuis la Sierra à la plaine agricole et au Río Turbio. Aujourd'hui, ce réseau de ruisseaux s'inscrit dans la trame urbaine de León au niveau notamment de sa structure parcellaire.

C'est précisément ce réseau de ruisseaux que certaines équipes utilisent pour faire entrer la valeur du paysage dans

Frenar la constitución de una conurbación

Las propuestas de los equipos convergen en la misma dirección. Los participantes exhortaron a las autoridades locales a impedir el desarrollo en conurbación de la metrópoli. La inclusión de la ciudad de León en sus límites geográficos y la emergencia de una fuerte polaridad en torno al territorio de Silao de la Victoria hacen temer el desarrollo de una urbanidad lineal, organizada a lo largo de los flujos principales.

Los desarrollos existentes sobre estos ejes, mal concertados y programados sin una visión de conjunto, generan disfunciones importantes. Este modo de expansión induce nuevos desplazamientos, los programas consumen territorios estratégicos y a veces impiden acceso a la red. Para los peatones, cruzar la carretera es siempre difícil y a menudo imposible.

Varias posibilidades se discuten que permiten romper con la lógica de la expansión urbana. Muestran una atención específica a los límites de los espacios urbanizados. El establecimiento de corredores libres entre las ciudades de León y Silao de la Victoria, y entre León y San Francisco y Purísima del Rincón aparece en varios esquemas.

Fortalecer la estructura de la metrópoli

Concentrar el desarrollo en las áreas urbanizadas requiere estructurarlas con anticipación. Varias propuestas conciernen a la estructura primaria de la ciudad.

La Carretera Federal 45, la avenida principal de la metrópoli, tiene una dimensión estratégica. Aliviada de su tráfico de tránsito puede recibir un desarrollo que pone en escena la metrópoli. Ella posee por otro lado un fuerte potencial para la densificación: espacios vacíos o programas de bajas intensidades sustituibles.

El Malecón del Río de los Gómez también podría convertirse en un "Parque lineal"; propuesto por el Equipo A: pone en escena el recurso agua para protegerlo y permitir leer la gran escala de la metrópoli.

Para el Equipo C, es una trama verde global que debe ser considerada. Una red de corredores verdes de dimensiones variables podría integrar la gestión del agua y la movilidad ligera.

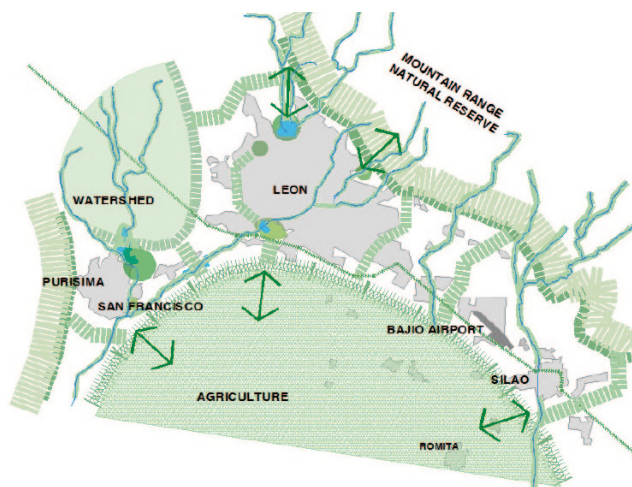
La cuenca dentro de la cual se inscribe la ZML comienza en la Sierra de Lobos y se extiende hasta el Océano Pacífico. Existe en efecto una multitud de arroyos o ríos que llevan agua desde la Sierra a la llanura agrícola y al Río Turbio. Hoy en día, esta red de arroyos es parte de la trama urbana de León, en particular en su estructura parcellaria.

Es precisamente esta red de arroyos que algunos equipos utilizan para introducir el valor del paisaje en la ciudad. A través de las operaciones de estructuración, quieren reequipar la ciudad. Estas instalaciones podrían servir de detonadores de nuevas actividades y edificaciones.

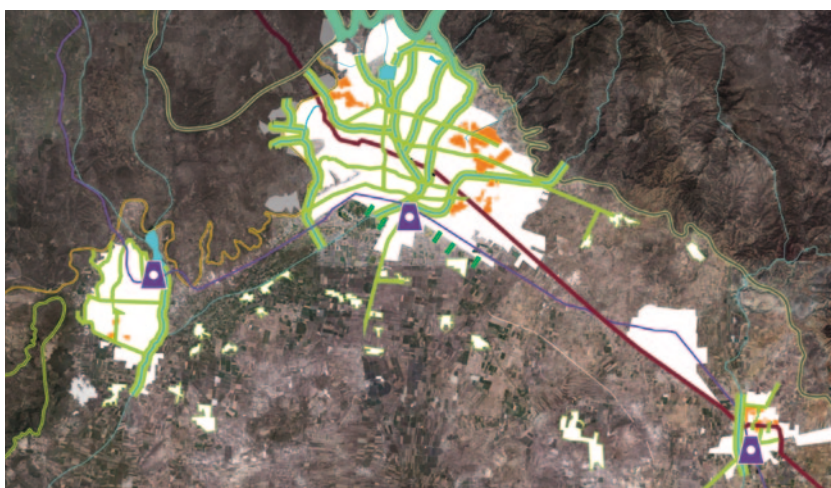
Esta propuesta, a conectar con los siguientes puntos, constituye



12 Equipo A, 4 acciones claves
Equipe A, 4 actions clés



13 Las escalas del paisaje (Equipo B)
Les échelles du paysage (Equipe B)



14 Estructura verde del paisaje, estrategia de contención propuesta para el desarrollo de la metrópoli (Equipo C)
Armature verte du paysage, stratégie de contención proposée pour le développement de la métropole (Equipe C)

la ville. A travers des opérations structurantes, ils souhaitent rééquiper la ville. Ces installations pourraient servir de détonateurs de nouvelles activités et édifications.

Cette proposition, à relier avec les points suivants, constitue la structure secondaire de la métropole.

Les propositions exposées plus loin, qui proposent d'intervenir à l'échelle des quartiers et de modifier radicalement la fabrique de la ville mexicaine, permettent de développer une trame active et réactive.

Cette matrice de proximité permet d'agir au plus près des lieux de vie et d'assurer un développement métropolitain plus équilibré.

2. Polarités et transports: les figures d'un développement équilibré

Dans sa définition la plus restreinte, une métropole pourrait être décrite comme la superposition, sur un territoire donné, d'une série de polarités, plus ou moins identifiées ou thématiques, à un réseau de déplacements, individuels et collectifs. Les premières questions posées par les équipes ont de fait souvent abordé de front ces deux notions.

Comment tirer parti des dynamiques déjà engagées et orienter le phénomène de métropolisation ? Comment organiser une croissance équilibrée entre des polarités existantes à conforter et des nouvelles entités à développer ? Comment intégrer les urbanités anciennes et les secteurs d'habitats de moindre intensité ? Quelle forme ou quelle figure de développement pourrait alors prendre la ZML ?

Les hypothèses formulées ont permis d'esquisser ce que pourrait être un schéma métropolitain de développement de la ZML. Les propositions sont parfois divergentes mais l'objectif commun est bien cerné : mettre au point un nouveau schéma équilibré et efficace pensé en cohérence avec le redéploiement d'un réseau de circulation et de transport en commun.

Des polarités intenses et complémentaires

Dans leurs schémas respectifs, les équipes analysent bien la polarisation à l'œuvre dans le développement de la ZML. L'histoire longue du territoire comme des initiatives plus récentes ont fait émerger des ponctuations singulières et introduit une hiérarchie à l'intérieur du tissu urbain.

Les équipes ont pris acte de l'émergence d'une métropole multipolaire. Leur ambition a alors consisté à dépasser un état de fait pour en analyser les potentiels comme les risques induits.

Ainsi, si l'armature économique en voie de constitution est bien perçue comme étant très porteuse en termes de développement économique, les équipes pointent le risque

la estructura secundaria de la metrópoli. Las propuestas que se presentan en este trabajo, proponen intervenir a escala de los barrios y modificar decididamente el tejido de la ciudad mexicana y permiten desarrollar una trama activa y reactiva. Esta matriz de proximidad permite actuar más cerca de los lugares de vida y asegurar un desarrollo metropolitano más equilibrado.

2. Polaridades y transportes: las figuras de un desarrollo equilibrado

En su definición más restringida, una ciudad podría ser descrita como la superposición, en un territorio dado, de una serie de polaridades, más o menos identificadas o tematizadas, a una red de desplazamientos, individuales y colectivos. Las primeras preguntas planteadas por los equipos han de hecho abordado muchas veces directamente estas dos nociones.

¿Cómo aprovechar las dinámicas ya iniciadas y guiar el fenómeno de la metropolización? ¿Cómo organizar un crecimiento equilibrado entre las polaridades existentes a consolidar, las nuevas entidades por desarrollar? ¿Cómo integrar las urbanidades antiguas y los sectores de hábitat de menor intensidad? ¿Qué forma o qué figura de desarrollo podría entonces, tomar el desarrollo de ZML?

Las hipótesis formuladas han permitido entrever lo que podría ser un esquema metropolitano de desarrollo de la ZML. Las propuestas son a veces divergentes, pero el objetivo común está bien señalado: implementar un nuevo esquema equilibrado y eficaz pensado en coherencia con la redistribución de la red de circulación y de transporte en común.

Sobre las polaridades intensas y complementarias

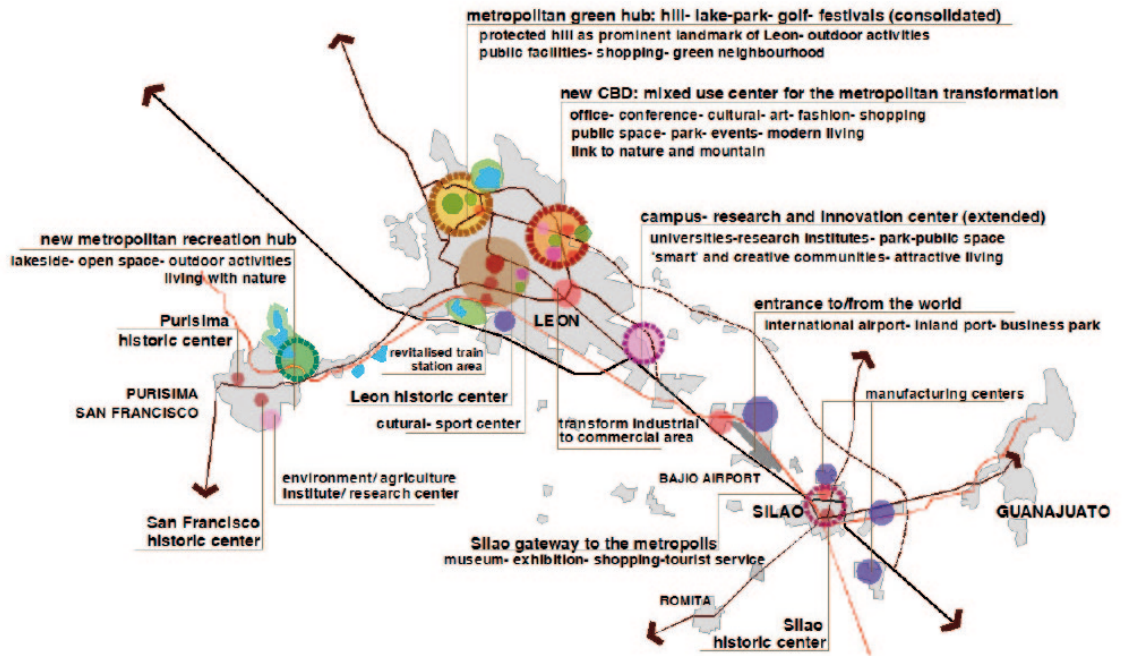
En sus respectivos esquemas, los equipos analizan así la polarización en desarrollo en la ZML. Tanto la larga historia del territorio como algunas iniciativas más recientes han hecho emerger singularidades e introducido una jerarquía en el interior del tejido urbano. Los equipos se han apercibido de la emergencia de una metrópoli multipolar. Su ambición a partir de ahí ha consistido en ir más allá de lo existente para analizar los potenciales así como los riesgos vinculados.

Por lo tanto, si la armadura económica en vías de formación es percibida como muy prometedora en términos de desarrollo económico, los equipos vinculan el riesgo inherente a la separación excesiva de las funciones y a una hiperespecialización muy expuesta a una inversión coyuntural.

La unificación del Aeropuerto Internacional del Bajío y del Puerto Interior en el municipio de Silao de la Victoria es una ventaja objetiva

15 Hacia un desarrollo multipolar (Equipo B)

Vers un développement multipolaire (Equipe B)



16 Equipo A, red de transporte público integrada a los Centros Integrales de Economía Barrial

Equipe A, réseau de transports publics intégrés aux centres intégraux d'économie de quartier



inhérent à une trop forte séparation des fonctions et à une hyperspécialisation très exposée à un retournement de la conjoncture.

Le rassemblement du Port Intérieur et de l'Aéroport International sur la commune de Silao est ainsi un atout objectif du territoire. Mais si la desserte de cet ensemble (notamment en transports publics) n'est pas améliorée et si la programmation n'est pas davantage diversifiée à ses abords directs, celui-ci constitue une enclave isolée qui ne pourra pas se réinventer à moyen ou long terme.

Pour certaines équipes, ce lieu emblématique peut devenir un pôle d'excellence industrielle qui accompagne la « montée en gamme » des industries manufacturières dans la ZML.

La stratégie des équipes consiste alors à proposer un schéma global qui intègre les polarités existantes à de nouveaux centres à développer. Le principe de complémentarité des polarités doit prendre le pas sur les rivalités potentielles.

Parmi les différentes propositions, l'émergence d'un quartier d'affaires à León (CBD) est proposée. Appuyé sur le secteur tertiaire déjà présent dans la ville, ce rassemblement de fonctions permettrait de développer certaines mutualisations. La présence d'équipements majeurs comme le Poliforum justifie un tel rassemblement.

Certaines concentrations existantes ne sont pas identifiées comme telles et certaines caractéristiques qualitatives et ponctuelles du territoire ne sont pas suffisamment mises en avant.

À San Francisco et Purísima del Rincón, l'environnement plus humide et plus protégé pourrait justifier le développement d'urbanités spécifiques. Une équipe propose d'expérimenter une politique de quartiers verts : mettre en avant et tester la recevabilité de politiques volontaristes en termes d'objectifs environnementaux. Une école agricole est ainsi envisagée.

Enfin, la nécessité du développement d'un schéma universitaire intégré est mise en avant. Celui-ci s'appuierait sur les universités existantes et sur les rapprochements physiques et thématiques avec les différentes filières de l'économie locale. Pour les équipes, le plan universitaire à l'échelle de la ZML doit intégrer aussi bien la définition et les moyens internes des différentes universités que la qualité et les caractéristiques de leur implantation : faire évoluer les étudiants dans des campus mixtes, bien reliés au reste de l'agglomération avec des zones de logements à proximité et en lien avec des polarités de transports en commun.

Transports et mobilité: prendre acte du changement d'échelle

Comme indiqué précédemment, la mobilité constitue une dimension clé du fonctionnement métropolitain. Les

del territorio. Pero si la conexión de esta agrupación con el resto (sobre todo por el transporte público) no se ha mejorado y si a su vez la programación no se diversifica en sus intermediaciones, ésta constituye un enclave aislado que no se podrá reinventar a mediano o largo plazo.

Para algunos equipos, este lugar emblemático puede convertirse en un centro de excelencia industrial que acompaña "un salto en la calidad" de las industrias manufactureras en la ZML.

La estrategia propuesta por los equipos consiste en proponer un plan global que integre las polaridades existentes a los nuevos centros a desarrollar.

Entre las diferentes propuestas, se propone la creación de un distrito de negocios en León (CDB). Apoyado en el sector terciario ya presente en la ciudad, un encuentro de funciones permitiría desarrollar ciertas puestas en común. La presencia de equipamientos importantes como el Poliforum León justifica tal agrupación.

Algunas concentraciones existentes no se identifican como tales, y algunas de las características cualitativas y puntuales del territorio no están suficientemente resaltadas.

En San Francisco y Purísima del Rincón, el ambiente más húmedo y más protegido podría justificar el desarrollo de urbanidades específicas. Un equipo propone experimentar una política de barrios verdes: resaltar y probar la receptividad de políticas proactivas en base a unos objetivos ambientales. Se prevé una escuela agrícola.

Por último, se plantea la necesidad de desarrollar un plan universitario integrado. Se basaría en las universidades existentes y los acercamientos físicos y temáticos con los diferentes sectores de la economía local.

Para los equipos, el plan universitario a escala de la ZML debe integrar tanto la definición y los recursos internos de las distintas universidades como la calidad y las características de sus ubicaciones: hacer evolucionar a los estudiantes en campus mixtos, bien comunicados con el resto de la ciudad con zonas de viviendas cercanas y en relación con las polaridades de transporte colectivo.

Transporte y movilidad: tomar conciencia del cambio de escala

Como se comentó anteriormente, la movilidad es una dimensión clave del funcionamiento metropolitano. Las cifras conocidas muestran claramente la aceleración en curso de los desplazamientos. Las causas son bien conocidas: la lejanía del trabajo y la residencia, la expansión urbana favorece la dependencia al automóvil, la falta de una autoridad metropolitana de regulación de los desplazamientos.

Esta suma de realidades induce a un modo de funcionamiento en el que los residentes de la aglomeración pasan a ser víctimas, en desplazamientos que no eligen, de la congestión del tráfico y sus molestias inducidas (polución y ruido). Estas dificultades, comunes en

chiffres montrent bien l'accélération des déplacements en cours. Les causes en sont connues : éloignement des zones de travail et de résidence, un étalement urbain favorisant la dépendance automobile, l'absence d'une autorité métropolitaine de régulation des déplacements.

Cette somme de réalité induit un mode de fonctionnement où les résidents de l'agglomération subissent davantage les déplacements via la congestion et les nuisances induites (pollution et bruit) qu'ils ne les choisissent. Ces difficultés, courantes au Mexique comme dans les urbanités émergentes, frappent un territoire pourtant connu pour certaines de ses réalisations comme le réseau des BRT.

Les équipes invitent les autorités à prendre acte du changement d'échelle en cours en mettant en place une politique concertée. Cette somme d'actions constitue un moyen privilégié pour augmenter l'efficacité de ce territoire, améliorer les conditions de vie de ses habitants et fabriquer le sentiment métropolitain de la grande échelle. Ainsi plusieurs types d'actions sont proposés par les équipes :

L'équipe D comme l'équipe A proposent de libérer le cœur de la ville centre en aménageant des rocade ou des dédoublements : via une « boucle » de transport en commun pour l'un et un boulevard de contournement Sud-Est pour l'autre.

Les équipes encouragent les autorités à engager le projet existant du développement d'un transport ferré. Selon les propositions, un train interurbain à l'échelle de l'Etat réinvestit les tracés existants et permet de redévelopper les gares existantes ou bien c'est un système plus léger de type tram-train qui s'installe selon un tracé plus libre, se mêlant ponctuellement aux autres circulations. Dans les deux cas, les stations sont intégrées à des polarités majeures : des quartiers emblématiques, thématiques ou mixtes mais toujours denses et intenses.

Les développements proposés à l'échelle des quartiers mettent également en avant l'importance d'un équilibre entre les différents modes de transports. Pour toutes les équipes, le réseau des BRT doit être étendu et les circulations douces développées.

Le préalable à cette ambition est bien identifié par toutes les équipes : la mise en place d'un organisme de régulation à même d'exercer une autorité sur les systèmes publics comme sur les systèmes privés de transport.

3. Paysages: structure et identité de la métropole

La notion de paysage a également constitué, dans les propositions des équipes, le vecteur d'une structuration possible de la métropole. A toutes les échelles, sa prise en compte permet en effet d'agir sur l'identité d'un territoire, la cohésion et la continuité physique des différentes villes ainsi que sur la constitution de paysages intérieurs qualitatifs

México así como en las urbanidades emergentes, tocan un territorio sin embargo famoso por algunas realizaciones como el BRT.

Los equipos invitan a las autoridades a tomar nota del cambio de escala en curso con el fin de que se implemente una política concertada. Esta suma de acciones constituye un medio privilegiado para aumentar la eficiencia de este territorio, mejorar las condiciones de vida de sus habitantes y fabricar un sentimiento metropolitano de la gran escala. Así varios tipos de acciones son propuestas por los equipos.

El equipo D así como el Equipo A, proponen liberar el corazón del centro de la ciudad mediante la construcción de carreteras de circunvalación o desdoblamiento: a través de un circuito de transporte colectivo y un bulevar de circunvalación Sur-Este respectivamente.

Los equipos animan a las autoridades a llevar a cabo el proyecto existente de desarrollar un transporte ferroviario. Según las propuestas, un tren interurbano a la escala del Estado reinvierte los trazados actuales y permite un nuevo desarrollo de las estaciones existentes o bien es un sistema más ligero de tipo tranvía-tren que se instale en un camino más libre, mezclándose puntualmente con otras circulaciones.

En ambos casos, las estaciones son integradas a las principales polaridades: barrios emblemáticos, temáticos o mixtos, pero siempre densos e intensos.

Los desarrollos propuestos a escala de los barrios ponen igualmente de relieve la importancia de un equilibrio entre los diferentes modos de transporte. Para todos los equipos, se debe ampliar la red de BRT y promover las zonas de circulación mixtas a baja velocidad y con mayor prioridad para peatones.

Con carácter previo a estas ambiciones todos los equipos identifican la necesidad del establecimiento de un organismo regulador que pueda ejercer una autoridad tanto sobre los sistemas públicos, como sobre los sistemas de transporte privados.

3. Paisaje: estructura e identidad de la metrópoli

La noción de paisaje también ha estado en las propuestas de los equipos, el vector de una posible estructura de la metrópoli. En todas las escalas, su consideración interviene sobre la identidad de un territorio, la cohesión y la continuidad física de diferentes ciudades, así como la formación de paisajes interiores cualitativos a escala de sus diferentes barrios. En el trabajo de los equipos esto constituye el soporte de todas las propuestas que interactúan con el paisaje. Esta base es entonces una dimensión transversal necesaria e inevitable, que es el escenario de todas las propuestas.

à l'échelle de leurs différents quartiers.

Dans le travail des équipes, celui-ci constitue le support de toutes les propositions qui interagissent à leur tour avec lui. Ce socle nécessaire constitue une dimension transversale et incontournable qui sert d'écrin à toutes les propositions.

Les échelles du paysage

Le paysage à grande échelle contient l'histoire du territoire et porte une partie de son identité. Pour les équipes, la chaîne de montagnes de la Sierra de los Lobos et les hauts plateaux (« Meseta ») qui forment la frontière de l'Etat avec celui de Jalisco, constituent un « fond de scène » trop ignoré. De même la plaine agricole du Bajío sur laquelle s'inscrivent les différents noyaux urbains n'est pas suffisamment évoquée. Cet univers agricole, qui fut un jour le « grenier à grains » du Mexique, constitue une réserve stratégique en termes de ressources ou d'identité. L'objectif affiché par les équipes consiste justement à développer un sentiment d'appartenance et une fierté basés sur la reconnaissance de ce patrimoine commun.

À l'échelle des quartiers, les équipes ont identifié des composantes transversales du territoire ainsi que des particularités locales riches de potentiel. Ainsi, l'eau constitue une composante structurante forte qui a influé sur la structure des différentes villes et qui a été identifiée comme une cible majeure par les équipes. Cette ressource stratégique, qui manque à l'échelle de la ZML, est une composante du paysage. Les propositions d'aménagements à échelle moyenne ou locale sont ainsi définies à partir des écoulements.

De même, s'il existe historiquement des parcs à l'intérieur de la ZML (au niveau par exemple de l'ancienne station de train de Silao) et que ces dernières années de nouveaux parcs sont apparus (parc adjacent au Centre Culturel de Guanajuato, Parc Métropolitain de l'Est), la constitution d'un réseau de parcs et d'espaces libres à l'échelle de la ZML demeure un objectif.

Au niveau de San Francisco et Purísima del Rincón, il se peut également que la présence plus importante du paysage (avec des éléments structurant tels que « l'Ojo de agua » et l'environnement de « la Presa El Barrial ») s'affirme d'avantage dans le futur.

Développer de grandes continuités paysagères

Les propositions des équipes visent logiquement à préserver l'héritage paysager, à le faire reconnaître et à le mettre en scène pour contenir l'étalement urbain. Cette ambition passe par des propositions d'aménagement de grandes continuités paysagères qui seront d'autant plus respectées qu'elles seront bien identifiées.

Las escalas de paisaje

El paisaje a gran escala contiene la historia del territorio y lleva una parte de su identidad. Para los equipos, el sistema montañoso de la Sierra de los Lobos y las tierras altas ("Meseta") que forman la frontera con el Estado de Jalisco, son un "telón de fondo" demasiado ignorado. Del mismo modo, la llanura agrícola del Bajío en la que se inscriben los diferentes centros urbanos no es suficientemente evocada. Este universo de la agricultura, que fue una vez el "Granero" de México, constituye una reserva estratégica en términos de recursos y de identidad. El objetivo declarado de los equipos consiste, justamente, en desarrollar un sentimiento de pertenencia y orgullo basados en el reconocimiento de este patrimonio común del que son dueños.

A escala de los barrios, los equipos han identificado componentes transversales del territorio así como particularidades locales con un elevado potencial. Por lo tanto, el agua constituye un fuerte componente que influyó en la estructura de los diferentes municipios y que ha sido identificado como uno de los objetivos principales por los equipos. Este recurso estratégico, escaso a la escala de la ZML es un componente del paisaje. Las propuestas de desarrollo a escala media o local son así definidas a partir de los escurrimientos.

Igualmente, si bien existen históricamente parques dentro de la ZML (al nivel, por ejemplo, de la antigua estación de tren de Silao de la Victoria) y en los últimos años han aparecido nuevos parques (parque adyacente al Centro Cultural de Guanajuato, Parque Metropolitano Oriente), la constitución de una red de parques y espacios abiertos en toda la ZML sigue siendo un objetivo.

Al nivel de San Francisco y Purísima del Rincón, se puede igualmente intuir que una mayor presencia del paisaje se afirme más en el futuro (con elementos estructurantes como el Ojo de Agua y el entorno de la presa del Barrial).

Desarrollar grandes continuidades paisajísticas

Las propuestas de los equipos apuntan lógicamente a preservar este patrimonio, a hacerlo reconocible y resaltarlo para contener la expansión urbana. Esta ambición pasa por propuestas de desarrollo de grandes continuidades paisajísticas que serán más respetadas en tanto sean bien identificadas.

Los corredores a gran escala entre los municipios así como el proyecto de la "Línea de los Lobos" ya han sido mencionados. Esta propuesta del equipo C, pretende calificar el punto de encuentro entre la zona urbana de León y la Sierra de Lobos. Este parque, de dimensión metropolitana, establece un espacio de uso a gran escala, para incluso reorientar el desarrollo urbano sobre las zonas ya urbanizadas: limitar para concentrar e intensificar.

Este nuevo límite con la Sierra también permite el desarrollo de algunos polígonos de pobreza que comenzaron a ocupar

Los corredors a grande échelle entre les municipalités ainsi que le projet de « ligne des Loups » ont déjà été évoqués. Cette proposition de l'équipe C vise à qualifier le point de rencontre entre León et la Sierra de los Lobos. Ce parc, de dimension métropolitaine, établit un espace d'usage à grande échelle à même de réorienter le développement urbain sur les emprises déjà urbanisées : limiter pour concentrer et intensifier.

Cette nouvelle limite avec la Sierra permet en outre d'aménager certains des polygones de pauvreté qui ont commencé à occuper des zones à la topographie accidentée. Ces installations qui ont modifié la logique d'écoulement des eaux sont de fait soumis à des risques que le projet permet de réduire. La cote 1900 devient ainsi une limite claire à la ville de León ainsi qu'un espace d'usage nouveau.

Une équipe propose de développer une forêt exploitée sur les mêmes pentes. Cette nouvelle activité posséderait un double objectif : agir sur le climat en diminuant (même de façon ponctuelle) l'effet des îlots de chaleur et développer à moyen terme une nouvelle activité économique.

Plusieurs équipes proposent de mettre en place un moratoire sur l'artificialisation et l'urbanisation des terres agricoles. Des aménagements paysagers et des entités touristiques respectueuses et tournées vers la plaine du Bajío sont ainsi proposés.

Espaces vides, espaces clos

Si les espaces vides ont été placés, dans la formulation du sujet, au centre de l'atelier, la question des espaces clos n'avait pas d'abord été envisagée. Pourtant cette question est aussi pertinente que celle de la transformation des terres abandonnées et des espaces vacants. D'autant que, comme l'a bien identifié l'une des équipes, la surface dévolue aux programmes clos est plus grande que celle des « espaces vacants » proprement dits.

En effet, au cours des dernières années, une prolifération importante d'ensembles résidentiels fermés est apparue, notamment dans la nouvelle zone de développement. Ces entités, caractérisées par leurs murs périphériques et leur point d'accès unique, sont fréquemment situés à proximité de quartiers défavorisés.

Ces fragments de la ville inaccessibles constituent des espaces confinés qui génèrent de véritables coupes dans le tissu urbain. Cette dimension est complémentaire à caractériser les paysages quotidiens et intérieurs de la ZML.

Ce mode de développement possède des liens évidents avec la structure sociale mexicaine. Cette problématique a des liens clairs avec la planification.

las zonas con topografía accidentada. Estas instalaciones que han modificado la lógica de drenaje de las aguas, son de hecho sometidas a riesgos que el proyecto permitiría reducir. La cota 1900 se afirma de esta forma como un límite claro de la ciudad de León así como un espacio de nuevo uso.

Un equipo propone desarrollar un aserradero sobre las mismas laderas. Esta nueva actividad poseería un doble objetivo: actuar sobre el clima mediante la reducción puntual del efecto de las islas de calor y desarrollar una nueva actividad económica a mediano plazo.

Varios equipos proponen poner en práctica un freno para evitar la artificialización y la urbanización de las tierras agrícolas. Se proponen también desarrollos paisajísticos y entidades turísticas respetuosas y orientadas hacia la llanura del Bajío.

Espacios vacíos, espacios cerrados

Si los espacios vacíos han sido colocados, en la formulación del tema, en el centro del debate, la cuestión de los espacios cerrados no había sido considerada inicialmente. Sin embargo, esta cuestión puede llegar a ser tan significativa como la de la transformación de tierras abandonadas y espacios vacantes. Sobre todo porque como ha identificado con criterio uno de los equipos, la superficie dedicada a programas cerrados es seguramente mayor que la de los "Baldíos" propiamente dichos.

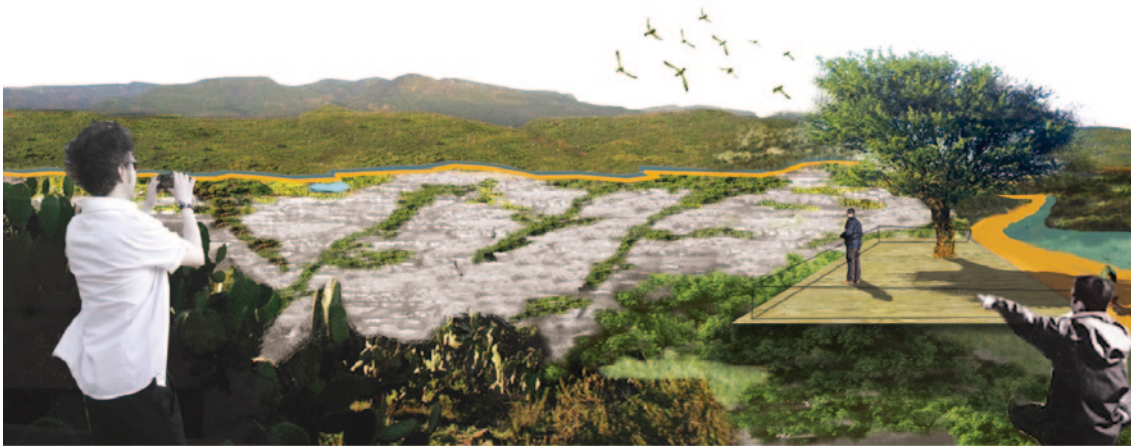
En efecto, en los últimos años ha habido una proliferación importante de conjuntos residenciales cerrados, especialmente en la nueva zona de desarrollo. Estas entidades, caracterizadas por sus muros periféricos y su único punto de acceso, se encuentran con frecuencia cerca de los barrios desfavorecidos.

Estos fragmentos de la ciudad inaccesibles constituyen espacios confinados que generan verdaderos cortes en la trama urbana. Esta dimensión es complementaria a las cuestiones mencionadas anteriormente y contribuye igualmente a caracterizar los paisajes cotidianos e interiores de la ZML.

Este modo de desarrollo posee vínculos evidentes con la estructura social mexicana. Este problemática tiene una clara vinculación con la planificación.

4. Identidades, singularidades

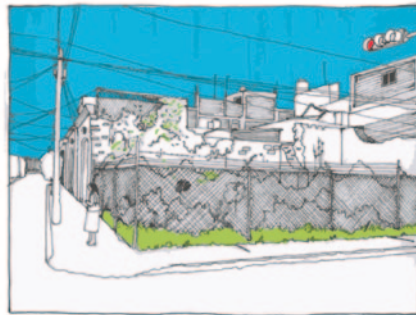
En muchos espacios de las tramas urbanas de los núcleos urbanos de la ZML se percibe la dificultad por parte de sus habitantes de reconquistar una dimensión y escala humanas, de desarrollar la capacidad de apropiarse y habitar el territorio con un sentido de pertenencia y de establecer lazos de comunidad. Existen numerosos casos, como el caso de las plazas de barrio, en los que se han desdibujado o incluso han desaparecido los



17 Equipo C, La « Línea de lobos »
Equipe C, La « Ligne des Loups »



18 Equipo D, La ciudad cerrada
Équipe D, La ville fermée



19 Hacer juntos: La red de « Centro Integral de Economía Barrial » del equipo A

Faire ensemble : le réseau des « Centros Integrales de Economía Barrial » de l'équipe A

4. Identités, singularités

Dans de nombreuses zones de la trame urbaine de la ZML, on perçoit la difficulté de la part de ses habitants de retrouver une dimension et une échelle humaine, de développer la capacité de s'approprier et d'habiter le territoire, de développer un sentiment d'appartenance et d'établir des liens avec la communauté. Il y a de nombreux cas, comme par exemple le cas des places de quartier, où les éléments urbains qui servaient à l'expression des valeurs de caractères historiques et symboliques ont été brouillés ou même effacés. Il serait intéressant que le modèle urbain se rapproche du mode de vie de ses habitants.

L'apport de l'équipe A complète cette attention globale d'un « faire ensemble » à une autre échelle, en formulant une proposition axée sur la fabrication partagée et citoyenne de la ville. Cette ambition participative constitue un autre levier à même de favoriser la prise de conscience d'un fait métropolitain et d'un destin commun.

La ville latino-américaine possède une forte tradition d'engagement citoyen et les participants venus d'ailleurs ont sans doute appris de León.

Les propositions déjà évoquées de développement de centres de quartier (« Centro Barrial ») qui combinerait des projets à l'échelle des quartiers et la constitution d'un réseau d'éducation et d'information ou la mise en place d'un festival nomade métropolitain sont à même de générer une dynamique forte.

Cette « onde » pourrait favoriser les changements en faisant partager les projets : faire ensemble à grande et à petite échelle.

5. Dynamiques métropolitaines et ressources communes

L'atelier a été l'occasion de partager les expériences et les connaissances des différents participants des équipes. Ceux-ci ont pu largement partager leur conceptions du territoire d'une métropole, et ont mis en avant le fait que la gestion en commun des ressources (eau, énergie) comme celle des déchets constituait un gage d'efficacité et d'économie.

Ce « faire ensemble » à grande échelle permet de fabriquer, en le concrétisant, le projet de la métropole. À l'échelle de León, l'attention s'est portée sur les solutions concrètes possibles et les améliorations nécessaires sur des services parfois défectueux.

Les notions évoquées par les équipes sont celles du « métabolisme métropolitain » et de « l'écologie industrielle et territoriale », soit la prise en compte des flux qui traversent le territoire de la ZML ainsi que leurs interactions pour favoriser les synergies et limiter les rejets et les pollutions. Ainsi, la gestion partagée et raisonnée de la ressource en eau est mise en avant.

elementos urbanos que servían para la expresión de los valores propios de carácter histórico y simbólico. Sería interesante acercar el modelo urbano al modo de vida de sus habitantes.

El aporte del Equipo A completa esta atención global de "trabajar juntos" a otra escala basado en la producción compartida y ciudadana de la ciudad. Esta ambición participativa constituye otra palanca para favorecer la toma de consciencia de un hecho metropolitano y de un destino común.

Tradicionalmente, la ciudad latinoamericana tiene una fuerte tradición de compromiso ciudadano y los participantes venidos de otros lugares, sin duda, han aprendido de León.

Las propuestas ya mencionados de desarrollo de centros de barrio ("Centro Integral de Economía Barrial") que combinan proyectos a la escala de barrio con la constitución de una red de educación e información, o el establecimiento de un festival nómada metropolitano son capaces de generar una dinámica.

5. Dinámicas metropolitanas y recursos comunes

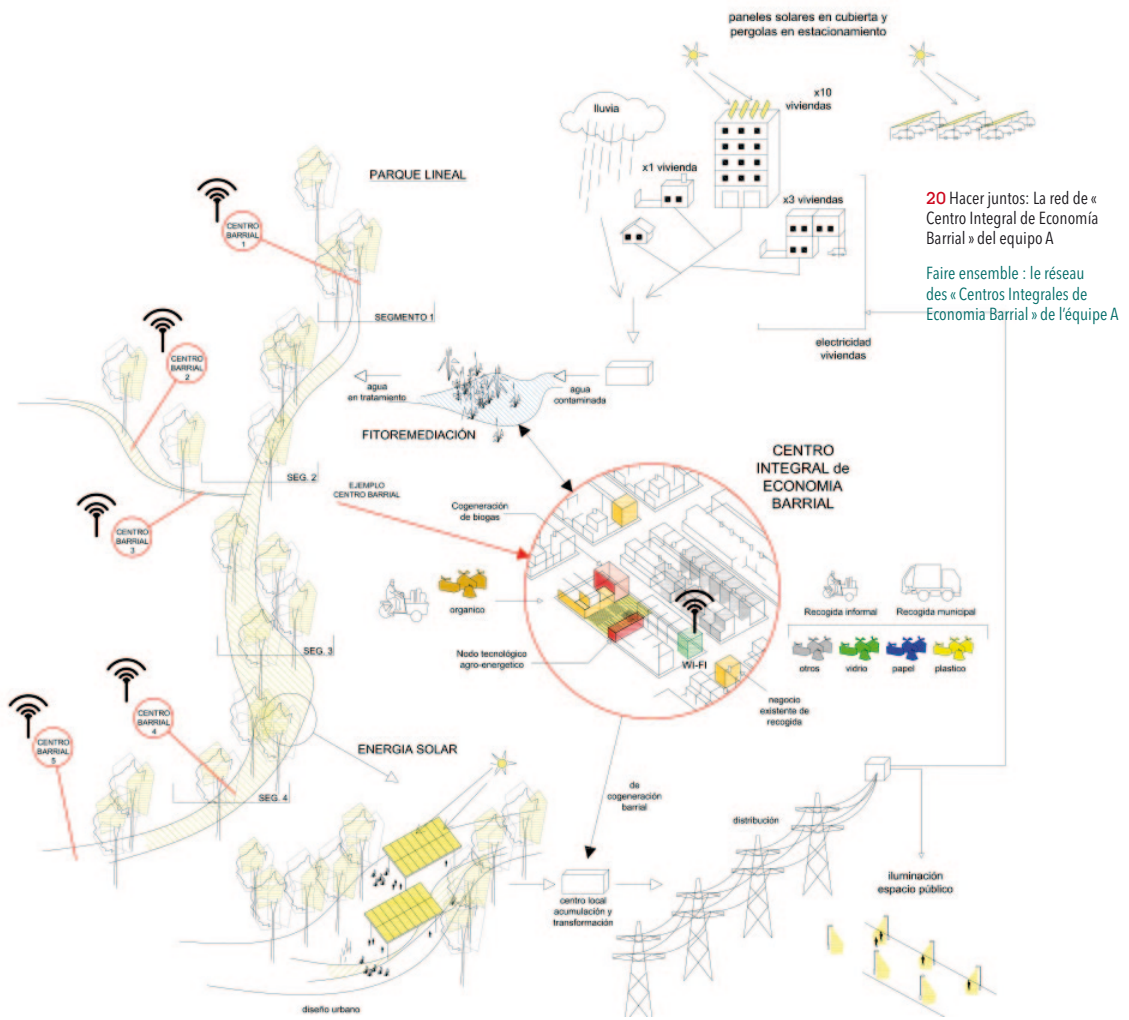
El taller fue una ocasión para compartir experiencias y conocimientos de los diferentes participantes de los equipos. Estos compartieron ampliamente sus puntos de vista sobre el territorio de una metrópoli y plantearon como, la gestión conjunta de los recursos (agua, energía) como los residuos constituye una garantía de eficiencia y economía.

Este "trabajar juntos" a gran escala permite producir el proyecto de la metrópoli concretizando sinergias. A la escala de León, la atención se ha centrado en las soluciones concretas posibles y las mejoras necesarias relativas a los servicios a veces limitados.

Las nociones evocadas por los equipos son las de "metabolismo metropolitano" y "ecología industrial y territorial", ya sea mediante la toma en consideración de los flujos que atraviesan el territorio de la ZML así como de sus interacciones para promover sinergias y limitar las emisiones y la contaminación.

Por lo tanto, se plantea la gestión compartida y racional del recurso hídrico. Se trata del establecimiento de una empresa de aguas metropolitana, un programa de reducción del agua no contabilizadas (Objetivo: reducir del 40 % al 10% de las pérdidas en la red de distribución), una campaña de sensibilización para el ahorro de agua y la reutilización de aguas tratadas para la recarga de acuíferos, riego de espacios verdes e irrigación.

Del mismo modo, el equipo de D se propone desarrollar una política agrícola y la ecología territorial. El objetivo es desarrollar una red de parques metropolitanos para abastecer a todo el país (a través de árboles de vivero a los espacios verdes públicos en los centros urbanos



21 Equipo B, un festival nómada metropolitano

Equipe B, un festival nomade métropolitain

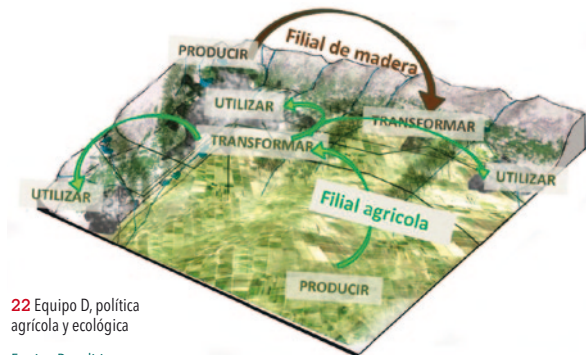
Elle passe par la mise en place d'une compagnie des eaux métropolitaine, un programme de réduction des eaux non comptabilisées (objectif : réduire de 40% à 10% les pertes sur le réseau de distribution), une campagne de sensibilisation pour une métropole économe en eau et la réutilisation des eaux traitées pour la recharge des aquifères, arrosage des espaces verts et irrigation.

De même, l'équipe D propose de développer une politique agricole et d'écologie territoriale. L'objectif serait de développer un réseau de fermes métropolitaines pour approvisionner l'ensemble du territoire via des pépinières d'arbres pour verdier les espaces publics des centres urbains et des cultures maraichères pour alimenter la population.

L'aménagement déjà évoqué d'une ressource écosystémique des forêts de Los Lobos et Altos de Jalisco, basée sur l'exploitation des bois d'acacia et de chêne vert pour la construction ou l'ameublement compléterait le dispositif.

Enfin, la gestion mutualisée des déchets solides pourrait être mise en place pour réduire les pollutions actuelles. Un complexe pour le traitement et la valorisation des déchets pourrait voir le jour près du Port Intérieur : un centre de tri et de recyclage et un complexe énergétique (biogaz et cogénération) à l'échelle métropolitaine.

Les propositions possèdent des points communs : l'articulation de plusieurs échelles à l'intérieur d'une même stratégie territoriale, depuis les trames urbaines des différents centres urbains jusqu'à l'échelle de la métropole, et la combinaison de différents champs d'actions, du projet d'aménagement localisé aux processus souples de la participation citoyenne. La mise en place de mécanismes métropolitains de coordination a ainsi été mise en avant. L'objectif est alors d'identifier les domaines dans lesquels une action concertée pourrait amener à une montée en cohérence du développement urbain; soit la métropole des politiques transversales nécessaires et des projets partagés.



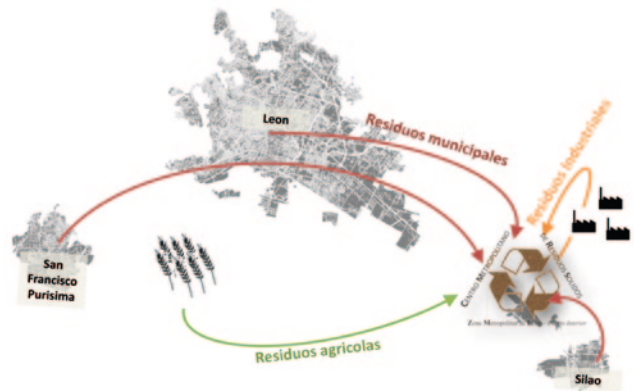
22 Equipo D, política agrícola y ecológica

Equipe D, politique agricole et écologique

y los cultivos vegetales para alimentar a la población). El desarrollo ya mencionado de un ecosistema forestal de Los Lobos y Altos de Jalisco, basado en la explotación de madera de acacia y roble verde para la construcción o muebles podría completar el dispositivo.

Por último, la gestión conjunta de residuos sólidos podría ser implementada para reducir la contaminación existente. Una planta para el tratamiento y recuperación de residuos podría ubicarse cerca del Puerto Interior: un centro de clasificación y reciclaje y un complejo energético (biogás y cogeneración) a nivel metropolitano.

Las propuestas de los equipos parecen encajar en un mismo proceso: la articulación de las diferentes escalas dentro de una misma estrategia territorial, desde las tramas urbanas de los diferentes centros urbanos hasta la escala de la metrópoli, y la combinación de diferentes campos de acción, del proyecto de desarrollo localizado en el proceso flexible de la participación ciudadana. También se ha presentado el establecimiento de mecanismos de coordinación metropolitana. El objetivo es identificar las áreas en las que una acción concertada podría dar lugar a un aumento de la coherencia del desarrollo urbano; es la metrópoli de las políticas transversales necesarias y de los proyectos compartidos.



23 Equipo A, meta energética global

Equipe A, enjeu énergétique global





Análisis de los pilotos Preguntas abiertas

Analyse des pilotes
Questions ouvertes

La ville compacte contre la métropole?

Au cours du forum d'échange, un moment ouvert de présentation et de dialogue organisé à mi-atelier, une question pertinente a été soulevée par l'un des intervenants. Et si le thème de la métropole s'inscrivait contre l'objectif partagé de promouvoir des formes urbaines plus compactes? Et si la métropole était le nouveau nom qui permettait de définir, faute de mieux, une continuation du phénomène de l'étalement?

Le pari de cet atelier est justement de s'inscrire dans le renouveau de la réflexion urbaine mexicaine. Les intentions affichées permettent d'imaginer une nouvelle façon de faire la ville au Mexique : thème de la ville compacte, remédier au déficit des espaces publics, consolidation des centres urbains en appliquant les notions de densité, de verticalité, de rationalisation des services, etc...

À l'invitation des pilotes, le travail des équipes a consisté justement à traduire ces intentions en une série de propositions concrètes et à vérifier la compatibilité entre le souhait d'une ville plus compacte et le développement intégré de la métropole.

Cadre normatif et ville informelle

L'absence de législation urbaine à l'échelle métropolitaine ou d'un organisme spécifique de gestion ne permet pas la mise en place d'une politique foncière orientée vers l'intérêt général.

La difficulté spécifique à faire appliquer la loi au Mexique (certains parlent d'un contexte de « basse légalité ») ainsi que le manque de volonté politique sont sans doute à l'origine de la multiplication des espaces vides à des emplacements stratégiques proches des noyaux urbains. Le système politique et la spéculation foncière empêchent la continuité de la ville.

Les recommandations et les souhaits exprimés par les autorités ou les agences de planification se heurtent aux processus effectifs de fabrication. Comment promouvoir la densité, implanter justement les zones d'emploi ou d'habitat, garantir l'accès à l'eau ou encourager la sauvegarde de l'environnement quand le développement immobilier privé, à l'origine des quartiers formels comme des informels, reste sans interlocuteur?

Un des aspects pour penser la ville de demain passe par la considération et la consistance de certains des mécanismes juridiques actuellement en place. Bien que les plans urbains des municipalités (qui dans certains cas ont entre 15 et 20 ans) suivent un processus d'approbation qui les dote d'une parfaite légalité, dans certains cas, les modifications d'usages ne reçoivent pas toutes les garanties et les approbations

¿Ciudad compacta versus metrópoli?

Durante el foro de discusión, en un momento abierto de presentación y de diálogo celebrado a mediados del taller, una pregunta relevante fue planteada por uno de los participantes; ¿Cómo el tema de la expansión metropolitana se inscribía con el objetivo compartido de promover las formas urbanas más compactas? ¿Y por otro lado si la metrópoli era el nuevo nombre a utilizar para definir, a falta de un mejor vocabulario, una continuación del fenómeno de la expansión?

La apuesta de este taller es precisamente inscribirse en el renacimiento de la reflexión urbana mexicana. Las intenciones compartidas permiten imaginar una nueva manera de hacer la ciudad de México: el tema de la ciudad compacta, la mejora urbana, remediar el déficit de espacios públicos, consolidación de centros urbanos mediante la aplicación de los conceptos de densidad, la verticalidad, la racionalización de los servicios, etc...

Con las indicaciones de los pilotos, el trabajo de los equipos consistió precisamente en traducir estas intenciones en una serie de propuestas concretas. Y verificar la compatibilidad existente entre el deseo de una ciudad más compacta y el desarrollo integral de la metrópoli.

El marco normativo y la ciudad informal

La falta de legislación urbana a nivel metropolitano o de una organización de gestión específica no permite el establecimiento de una política de suelo orientada al interés público.

La dificultad específica de hacer aplicar la Ley en México y la falta de voluntad política son probablemente la causa de la proliferación de espacios vacíos en lugares estratégicos cerca o en los núcleos urbanos. El sistema político y la especulación impiden la continuidad de la ciudad.

Las recomendaciones, los deseos expresados por las autoridades u organismos de planificación se enfrentan al proceso real de fabricación. ¿Cómo promover la densidad, ubicar con precisión las zonas de empleo y la vivienda, garantizar el acceso al agua o fomentar la protección del medio ambiente cuando el desarrollo inmobiliario privado, el origen de los asentamientos formales e informales, se queda sin interlocutor?

Una de los aspectos para proyectar la ciudad del mañana pasa por la consideración y consistencia de algunos de los mecanismos legales actualmente vigentes. Si bien los planes urbanos de los municipios (que en algunos casos tienen 15 o 20 años de antigüedad) siguen un proceso de aprobación que les dota de legalidad, en algunas

nécessaires pour préserver le bien commun ou assurer le respect de l'intérêt général. Au-delà du développement informel, c'est à travers ces modifications qu'il se produit une dissociation avec les recommandations de densité, de réseau de transport, de la relation emploi - logement, de la suffisance de l'eau, du respect de l'environnement, etc.

D'autre part, il n'y a pas de législation urbaine sur la planification à l'échelle métropolitaine ou dans certains cas, les municipalités ne disposent pas des informations favorables en provenance des échelons supérieurs. On ne compte pas non plus un organisme spécifique pour gérer le développement de l'environnement métropolitain.

La difficulté d'appliquer la loi ou l'absence de volonté politique ont pour conséquence que de grandes zones stratégiques restent non développées dans les pôles urbains, compliquant la construction logique et continue de la ville et favorisant la spéculation qui rend difficile l'accès au logement pour les plus démunis.

En plus des effets pratiques de gestion et de développement à long terme, les différences entre les développements formels et informels ne sont pas toujours d'une grande importance. Dans les deux cas, on part d'un processus de fragmentation et il existe un acteur immobilier qui favorise le développement. Face à la difficulté et au coût élevé de promouvoir le développement, inabordable pour les classes les plus pauvres, on choisit de ne pas attendre l'obtention d'une autorisation administrative. Enfin, bien que les deux développements soient liés à des couches différentes de la population, ils sont tolérés par les autorités et dans le cas de développements informels, ils finissent la plupart du temps par être intégrés à la ville, souvent avec les déficits hérités.

Les limites de la planification

Aujourd'hui, la réflexion sur le développement des villes doit enfin intégrer une forte dose d'incertitude. Les évolutions techniques, les mobilités nouvelles et les aléas environnementaux à venir ne permettent plus la prévision à long terme.

La réflexion sur la ZML doit donc s'accompagner d'une réflexion sur les outils à mobiliser et les processus de projet à mettre en œuvre. Jusqu'à quel point est-il possible, à long terme, de prévoir et de planifier le développement de la ville à grande échelle ?

L'outil de la planification, par l'objectivation qu'il permet, conserve une certaine pertinence. Comment planifier un réseau de train interurbain, sans une politique de gestion foncière et une planification rigoureuses ?

La réflexion de certaines des équipes de l'atelier, sans le remettre en cause sur son principe, pose la question de sa capacité à intégrer les besoins futurs sur une durée de 20 à 30 ans. Ici comme ailleurs, il est difficile ou impossible

ocasion, sus modifications de usos no consiguen todas las garantías y aprobaciones necesarias para garantizar el bien común o interés general de los desarrollos. Más allá de los desarrollos informales, es mediante estas modificaciones donde se produce una disociación con las recomendaciones de densidad, red de transporte, relación empleo-vivienda, suficiencia de agua, valores ambientales, etc.

Por otro lado no existe una legislación urbanística vinculante a escala metropolitana o en algunos casos los municipios no cuentan con los informes favorables de los estamentos superiores. Tampoco se cuenta con un organismo específico que gestione el desarrollo del entorno metropolitano.

Así mismo sean la dificultad para aplicar la ley o la falta de determinación política, hacen que grandes baldíos urbanos estratégicos permanezcan sin desarrollar en los núcleos urbanos, dificultando la construcción lógica y continua de la ciudad y abonando a su vez el terreno para la especulación que dificulta el acceso a la vivienda de las clases más desfavorecidas.

Por otro lado a efectos prácticos de gestión y desarrollo a largo plazo, las diferencias entre los desarrollos formal e informal no siempre resultan tan grandes. En los dos casos se parte de un proceso de parcelación y existe un actor inmobiliario que promueve el desarrollo. Frente a la dificultad y el elevado costo para promover un desarrollo, inasumible para las clases más desfavorecidas, se opta por no esperar la obtención de la autorización administrativa. Finalmente ambos desarrollos en tanto que vinculados a capas diferentes de la población son tolerados por las autoridades y en el caso de los desarrollos informales en la mayoría de ocasiones acaban siendo integrados a la ciudad, en muchos casos con los déficits heredados.

Los límites de la planificación

Hoy en día la reflexión sobre el desarrollo urbano de las ciudades debe integrar una fuerte dosis de incertidumbre. Las evoluciones técnicas, las nuevas movilidades y los desafíos ambientales por venir no permiten ya una previsión a largo plazo. La reflexión sobre la ZML debe pues acompañarse de una reflexión sobre las herramientas a movilizar y los procesos proyectuales a activar. En el momento en el que se aborda la planeación de una zona metropolitana en la actualidad surge la cuestión ¿de hasta qué punto pueden los planes urbanísticos regular el desarrollo y la visión de la ciudad a largo plazo?

La respuesta ofrecida por algunos equipos del taller así constata la limitación de los planes tradicionales para dar respuesta a las necesidades de los próximos 20 o 30 años, entendiendo que en todo caso se deben sumar a la planeación otras herramientas más flexibles y mecanismos de gestión e iniciativa privada y ciudadana.

Esto resulta especialmente pertinente en el caso mexicano en el

d'anticiper certaines évolutions sociales ou technologiques. Quels autres dispositifs de projet imaginer alors pour compléter les documents de planification et faire une place aux initiatives privées et citoyennes ?

Cette question semble particulièrement pertinente dans le cas mexicain où les mandats municipaux ne couvrent qu'une durée de 3 ans. Il est à noter que ces mandats, non-renouvelables jusqu'à 2013, le sont aujourd'hui sous conditions.

Vision économique

Le contexte général qui situe la ZML dans la logique de globalisation et s'exprime sur le territoire à travers de grands complexes industriels en expansion, à la fois isolés et connectés, est analysé par les équipes comme un cadre générateur d'emplois mais qui crée également un dysfonctionnement, altère la mobilité et aggrave la problématique entre la proximité des lieux de vie et de travail.

Il faut certainement aller au-delà de cette lecture, en considérant que la plupart du temps il s'agit de greffes technologiques d'entreprises développées dans d'autres villes (Volkswagen, Pirelli, Nivea, etc) qui se concrétisent sous la forme d'usines d'assemblage à faible valeur ajoutée. La ZML devrait envisager de promouvoir et de développer ses propres industries et propres produits ainsi que le commerce avec d'autres villes de niveau ou de caractère similaire, comme cela avait déjà été le cas de l'agriculture, et aujourd'hui le cas de la chaussure et du cuir. Un exercice rapide de diversification, la production de nouveaux produits, la substitution des importations ou bien la favorisation d'une économie propre capable de compléter les industries actuelles est nécessaire. Par exemple, si aujourd'hui les usines reçoivent les pièces provenant d'autres villes, on pourrait envisager l'élaboration d'une industrie locale pour produire ces mêmes pièces, qui au fil du temps, pourraient générer un produit propre. Le cas inverse pourrait amener à subir des décisions du conseil d'administration d'une multinationale comme celle de fermer ou de délocaliser pour des raisons stratégiques ces industries causant le déclin économique de la région.

En réalité, les chaussures et le cuir restent des piliers de l'économie car ils sont destinés à un marché essentiellement national. Les niveaux de qualité demandés correspondent à la base productive que la ville est en mesure d'offrir. A partir de là, on pourrait penser à dynamiser la base économique.

Bien qu'aujourd'hui le secteur des pièces automobiles domine, on trouve déjà historiquement à León une économie monofonctionnelle (de la chaussure et du cuir). La croissance réelle et solide pour la ZML passe probablement par l'amélioration et la diversification de son tissu économique avec sa propre production et sa propre consommation de biens et de services.

que a nivel municipal la legislación establece períodos de gobierno de únicamente 3 años, que hasta 2013 no resultaban renovables y que a partir de entonces admiten reelecciones con condiciones.

Visión económica

El contexto que sitúa la ZML en la lógica de la globalización plasmada sobre el territorio mediante grandes conjuntos industriales en expansión, aislados pero a la vez conectados, es analizado por los equipos como un marco generador de empleo que a su vez genera una disfunción que altera la movilidad y agudiza la problemática entre la proximidad de los lugares de habitación y empleo.

Seguramente hace falta ir más allá de esta lectura considerando que mayormente se trata básicamente de trasplantes tecnológicos de empresas desarrolladas en otras ciudades (Volkswagen, Pirelli, Nivea, etc.) concretándose en su mayor parte en plantas de ensamblaje con bajo valor añadido. La ZML debería pensar en promover y desarrollar su propia industria y productos así como comerciar con otras ciudades con carácter o nivel similar, como anteriormente había sido en el caso de la agricultura y después el caso actual del calzado y el cuero. Se requiere con celeridad un ejercicio de diversificación, producción de nuevos productos, sustitución de importaciones o bien el logro de una economía propia a base de complementar las industrias actuales. Por ejemplo si ahora las fábricas reciben las piezas de otras ciudades para ser ensambladas se podría pensar en desarrollar una industria local para producir dichas piezas que con el tiempo pueda generar producto propio. De no ser así podría llegar a darse el caso que una decisión del consejo directivo de la grandes multinacionales planteara un cierre y reubicación por razones estratégicas causando el consecuente declive económico de la región.

En realidad el calzado y el cuero siguen siendo pilares de la economía porque van dirigidos a un mercado fundamentalmente nacional. Los niveles de calidad demandados se corresponden con los que la base productiva de la ciudad es capaz de ofrecer. A partir de ahí se podría pensar en dinamizar la base económica.

Si bien ahora sobresa el sector de las autopartes, históricamente ya nos encontramos en León con una base típica de una economía predominantemente mono funcional (zapato y cuero). El crecimiento real y sólido para la ZML pasa probablemente por mejorar y diversificar su tejido económico con producción y consumo propio de bienes y servicios.

Processus de fabrication de la ville

Certaines équipes ont proposé des processus alternatifs de construction de la ville. Ces schémas « bottom up » impliquent l'intervention des citoyens, des événements socioculturels et promeuvent une utilisation différente de l'espace via une appropriation des espaces publics par la communauté. Ces processus qui intègrent des mécanismes de participation citoyenne seraient à même de mieux prendre en compte les besoins ou les aspirations de la population.

Ils peuvent être intégrés à des politiques de formation ou de sensibilisation aux enjeux -logique de la mise en capacité ou « empowerment ». Cette intégration sociale et citoyenne par le changement est à même de générer un fort sentiment d'identité et de fierté habitante.

La représentation doit cependant veiller à ce que des demandes locales ne s'inscrivent pas contre la définition d'un intérêt général.

Le corridor León / Silao, la perspective d'une ville linéaire?

Identifié comme un lieu de développement majeur, le corridor économique León/Silao semble monter en autonomie jusqu'à devenir une pièce significative de l'agglomération. Présence de l'aéroport, du Port Intérieur et d'une polarité universitaire, ces espaces organisées autour de la Carretera 45, ne semblent appartenir ni à Silao ni à León. L'importance de la circulation ainsi que la difficulté physique à traverser cet axe (de façon motorisée ou piétonne) lui confère une atmosphère particulière, plutôt désagréable, qui renforce encore d'avantage son autonomie.

Bien que complètement intégré dans le tissu de la métropole, le corridor économique pourrait être ainsi considéré comme une ville-linéaire en cours de fabrication. Ce terme de ville linéaire, qui se réfère à des exemples historiques connus, est d'ailleurs déjà utilisé par l'Iplaneg, sur certains documents, pour qualifier le développement de corridors économiques à l'échelle de l'État de Guanajuato. De ce point de vue il pourrait être intéressant d'orienter la réflexion sur la compréhension de ce terme comme un projet ou comme une perspective à repousser.

Procesos de fabricación de la ciudad

Algunos equipos ponen de relieve interesantes fórmulas alternativa para hacer la ciudad. Estos esquemas desde abajo "bottom up", implican a sus ciudadanos en intervenciones, eventos y actos sociales y culturales que contribuyan a una utilización distinta del espacio y a una apropiación de los espacios públicos por parte de la comunidad. Se trata de procesos que en efecto forman una parte de la identidad de un sitio o de una ciudad y que constituyen el patrimonio intangible de las ciudades.

Se trata asimismo de mecanismos que buscan contribuir a abordar el proceso de planeación y transformación de la ciudad de formas diferentes que tengan en cuenta de forma más directa las necesidades ciudadanas así como que integren procesos de participación ciudadana o *empowerment*. Este tipo de integración social y ciudadana para el cambio tiene la capacidad de generar un fuerte sentimiento de identidad y de orgullo a la pertenencia por parte del habitante.

La representación ciudadana debe al mismo tiempo considerar que las demandas locales no vayan en contra la definición del interés general.

El corredor León / Silao de la Victoria ¿la perspectiva de una ciudad lineal?

Identificado como un sitio de desarrollo mayor, el corredor económico León / Silao de la Victoria parece ganar en autonomía para convertirse en una parte significativa de la ciudad. La presencia del aeropuerto, de Guanajuato Puerto Interior y la polaridad universitaria esta "ciudad", organizada en torno a la Carretera Federal 45, parece no pertenecer ni a Silao de la Victoria, ni a León. El alto nivel de tráfico y la dificultad física de cruzar esa línea (de modo motorizado o peatonal) le da un ambiente especial, bastante hostil, y refuerza aún más su autonomía.

Aunque plenamente integrado en el tejido de la metrópoli, el corredor económico por lo tanto podría ser considerado como una ciudad lineal en proceso de fabricación. El término de ciudad lineal, que se refiere a ejemplos históricos conocidos, ya está siendo utilizado por el Iplaneg en alguna documentación, para describir el desarrollo de corredores económicos en todo el estado de Guanajuato. Desde este punto de vista podría resultar interesante dirigir el pensamiento hacia la comprensión del término así como hacia un proyecto o una perspectiva de reflexión.





Principales
líneas de
propuesta,
comentarios
del jurado
y mesas
redondas

Principales lignes
de proposition,
commentaires
du jury et
tables rondes

Nous présentons ci-dessous les lignes de conclusion des principales thématiques abordées au cours des deux semaines d'atelier avec les commentaires d'une session du jury d'une journée (comprendre par jury, un comité d'experts et de politiques qui mettent en avant les propositions les plus pertinentes) et des groupes de débat par secteur.

CONSTRUIRE LA MÉTROPOLE

Alors que toutes les équipes travaillent sur la ligne visant à limiter l'empreinte de croissance des trames urbaines et à élaborer une stratégie pour la structuration et la revalorisation urbaine, la proposition d'un plan général cohérent et articulé à différentes échelles se démarque. L'axe vert proposé est une bonne prise de conscience que la structure urbaine ne se construit pas seulement à partir de l'infrastructure routière. En plus de l'attention au tracé de la « Panamericana », le jury a souligné la contribution de la « ligne des loups » comme un outil de contention de la ville qui utilise le paysage et la nature (C).

Le jury apprécie également l'articulation d'un modèle basé sur des centralités comme éléments à l'échelle humaine et de mise en valeur des caractéristiques de l'identité de chaque municipalité. Regrouper les activités fait partie de la logique métropolitaine de gagner en efficacité et d'éviter les doublons. La relation entre les centralités et les centres de formation professionnelle (B) est intéressante.

Le groupe de travail propose la création d'une Agence Technique de Planification du Bajío pour mettre en œuvre le développement d'une nouvelle méthode collaborative de production des projets et d'une vision métropolitaine. Parmi ses attributions sont mentionnés des projets pilotes (voir chapitre sur les 10 propositions), l'animation du débat transversal et la conception d'un plan guide métropolitain.

MOBILITÉ / CONNECTIVITÉ

Le jury a souligné les projets de développement d'un transport métropolitain intégré et l'expansion des BRT. La fermeture du réseau routier sous la forme d'anneaux concentriques dans les zones périphériques (A) est intéressante. Il faut aussi souligner la proposition de train léger. Il est envisagé comme une idée forte qui peut vraiment générer une métropole tout en permettant l'accès au territoire pour tout le monde. Une intégration tarifaire dans la zone métropolitaine pourra à long terme relier la ville de Guanajuato (D).

La table ronde propose également la prolongation du BRT sur la voie centrale de l'autoroute 45 compte tenu de la prochaine extension à 3 voies, ou l'utilisation du chemin de fer pour les transferts spécifiques de travailleurs ou bien l'expansion et l'amélioration du réseau de pistes cyclables.

Se presentan a continuación las líneas de conclusión de los principales temas abordados en las dos semanas del taller junto a los comentarios de la sesión de una jornada del jurado (entendido como comité de expertos y políticos que retiene las propuestas más relevantes) y las posteriores mesas sectoriales de debate.

CONSTRUIR LA METRÓPOLI

Si bien todos los equipos trabajan en la línea de limitar la mancha de crecimiento de las tramas urbanas y plantear una estrategia de estructuración y mejora urbana, se destaca especialmente la propuesta de un plan general coherente y articulado a diferentes escalas. La propuesta de los ejes verdes supone una buena toma de conciencia que la estructura urbana no se construye solamente a partir de las infraestructuras viales. Además del tratamiento de la traza de la « Panamericana » el jurado pone de relieve la aportación de la « Línea de Lobos » como una herramienta de contención de la ciudad que utiliza el propio paisaje y la naturaleza (C).

El jurado valora asimismo la articulación de un modelo basado en centralidades como elementos de escala humana y de puesta en valor de las características de la identidad de cada municipio. Agrupar actividades es parte de la lógica metropolitana para ganar en eficacia y evitar duplicidades. Interesante la relación entre las centralidades y los centros de formación profesionales (B).

La mesa de debate o trabajo propone la creación de una Agencia Técnica de Planeación del Bajío con el objetivo de implementar el desarrollo de un nuevo método colaborativo de producción de proyectos y de una visión metropolitana. Entre algunas de sus atribuciones se mencionan proyectos piloto (ver capítulo sobre 10 propuestas), animación del debate transversal y concepción de un plan guía metropolitano.

MOVILIDAD / CONECTIVIDAD

El jurado destaca el desarrollo de un transporte metropolitano integrado y la expansión del BRT (Bus Rapid Transit en inglés). Resulta interesante el cierre de la red vial en forma de anillo concéntrico en las zonas periféricas (A). Cabe destacar también la propuesta de tren ligero. Se valora como una idea fuerza que puede realmente generar metrópoli a la vez que permitir el acceso al territorio para todos. Una integración tarifaria en la zona metropolitana podrá a largo plazo integrar al conjunto la ciudad de Guanajuato (D).

Además de lo mencionado, la mesa redonda apunta propuestas como la prolongación de las orugas (sistema BRT) en el carril central de la carretera federal 45 considerando la próxima ampliación a 3 carriles, o el uso de la vía de tren para traslados puntuales de trabajadores o

PAYSAGE

Le jury a apprécié les stratégies permettant la mise en valeur du paysage et des éléments singuliers comme les rivières, ruisseaux et plaines agricoles, qui pourront être incorporées dans les outils de planification et contribuer à donner une identité à la notion de métropole (D) (C).

Lors du débat du jury, plusieurs propositions de politiques paysagères ont été faites: 1) examiner les lois ou règlements en vigueur au niveau métropolitain pour protéger le paysage naturel et culturel; 2) créer une culture commune sur le paysage; 3) protéger les collines urbaines et améliorer leur utilisation publique; 4) protection universelle de l'eau comme ressource primaire et mise en place d'une politique de gestion intégrale 5) la protection des sols à des fins agricoles; 6) la gestion appropriée des zones de transition / vertes entre les municipalités.

IDENTITÉ / GOUVERNANCE ET PARTICIPATION

Le jury a souligné en particulier les Centres Intégrés d'Économie de Quartier (CIEB) favorisant la reprise de l'échelle humaine, la vie de proximité et les points de rencontres et de sociabilité. La proposition d'un festival et de l'utilisation temporaire de certains terrains vagues comme partie du patrimoine culturel de la ville (B) ainsi que l'initiative visant à promouvoir le développement des centres universitaires comme centres d'innovation et supports d'activités économiques existantes sont mises en avant.

Les propositions de créer un organisme métropolitain essentiel pour la gestion du développement sont également considérées comme intéressantes (D).

En ce qui concerne la question de l'identité, la table ronde sectorielle propose la création d'une plateforme métropolitaine pour rendre visibles toutes les activités et les éléments qui font partie de cette identité: matériels et immatériels à travers un appel lancé par les quatre maires de la ZML.

ÉNERGIES / GESTION DES RESSOURCES

La réflexion intéressante sur l'utilisation et la valorisation des ressources, les énergies renouvelables et la constitution d'une économie circulaire (A) et la proposition de centre de traitement des déchets (D) sont remarquées et mises en avant.

bien el impulso de la expansión y mejora de la red de ciclovías así como su planteo como una red de "alimentadoras" de las estaciones de buses y como sistema de "rutas seguras en bici" para estudiantes.

PAISAJE

Se valora la consideración y puesta en valor del paisaje destacando elementos singulares como arroyos y la llanura agrícola para que puedan ser incorporados en las herramientas de planificación y puedan ser aspectos que contribuyan a dotar de identidad a la noción de metrópoli (D) (C).

La mesa de debate celebrada plantea diferentes políticas entrono al paisaje: 1) revisar las leyes o normativas existentes a nivel metropolitano para proteger el paisaje natural y cultural; 2) generar una cultura común sobre el paisajismo; 3) proteger los cerros urbanos y potenciar su uso ciudadano; 4) protección universal del agua como recurso primario y políticas de gestión integral; 5) protección del suelo de uso agrícola; 6) manejo adecuado y proactivo de las zonas de transición/verdes entre municipalidades

IDENTIDAD / GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN

El jurado destaca especialmente los Centros Integrados de Economía Barrial (CIEB) en la dirección de retomar la escala humana, la vida de proximidad y los puntos de encuentro social. Se destacan asimismo la propuesta del festival así como la utilización temporal de los baldíos como parte del patrimonio cultural de la ciudad y la iniciativa de potenciar el desarrollo de centros universitarios como centros de innovación y soporte de actividades económicas existentes (D).

Se consideran así mismo interesantes las propuestas sobre la concepción de un organismo metropolitano esencial para gestionar el desarrollo. (D)

En relación con la identidad la mesa redonda sectorial plantea la creación de una plataforma metropolitana para hacer visibles todas las actividades y elementos que forman parte de la identidad: tangibles e intangibles a través de una convocatoria lanzada por los cuatros alcaldes de la ZML

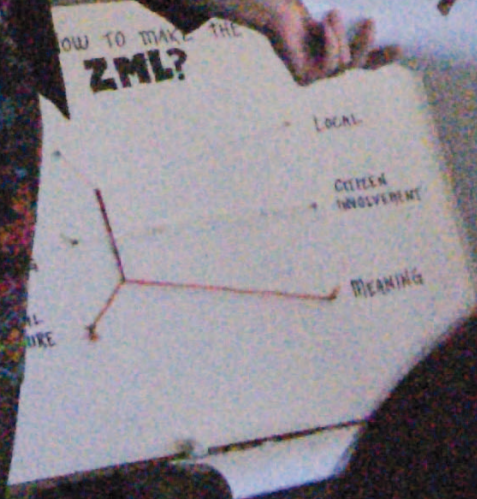
ENERGÍA / GESTIÓN DE RECURSOS

Se valora la interesante reflexión sobre el uso y valorización de los recursos, las energías renovables y la incorporación de una economía circular (A) así como la propuesta de centro de tratamiento de residuos (D).

HIS

IS

OUR



Plan de acción 10 propuestas concretas para la zml

Plan d'action 10 propositions concrètes pour la zml



1. Limiter l'empreinte urbaine. Modifier la planification territoriale existante

En suivant le changement de paradigme à l'échelle nationale sur l'amélioration de la structure de la ville, approuver entre les quatre municipalités un plan stratégique synthétique qui, en plus d'aborder les questions d'horizons ou d'accords communs qui peuvent exister aujourd'hui, définira une ligne de limite de croissance urbaine en fonction des conditions qui peuvent être convenues. Adapter éventuellement les plans municipaux à ces accords.

2. Projet pilote Malecón del Río / Estación delta / Avenida José Morelos / projet similaire à d'autres endroits

Développer une étude détaillée de l'amélioration urbaine pour les zones indiquées sur la base des principes énoncés par les différentes équipes (C). Sous la couverture municipale (IMPLAN), travailler en collaboration avec les propriétaires et définir les éléments privatifs et éléments d'intérêt général. Gérer cet espace comme une zone de développement stratégique prioritaire. Sur la base de l'étude économique, ouvrir la proposition à l'initiative privée.

3. Projet Pilote de rénovation urbaine et environnementale de la gare de Silao

Développer une étude détaillée de l'amélioration urbaine pour la gare et ses environs sur la base des principes énoncés par les différentes équipes (B,C). Sous la couverture municipale (IMPLUS), travailler en collaboration avec les propriétaires et définir les éléments privatifs et éléments d'intérêt général. Gérer cet espace comme une zone de développement stratégique prioritaire. Sur la base de l'étude économique, ouvrir la proposition à l'initiative privée.

1. Limitar la mancha urbana. Modificar el planeamiento territorial vigente

Siguiendo el cambio de paradigma a nivel nacional sobre la mejora de la trama de las ciudades, la aprobación entre los cuatro municipios un sintético PLAN ESTRATÉGICO en el que además de incluir asuntos de horizonte común o aquellos acuerdos que puedan existir a día de hoy se defina una línea límite de crecimiento urbano con carácter vinculante y con los condicionantes que se puedan acordar. Con el tiempo adaptar los instrumentos de planeación municipales a las determinaciones.

2. Proyecto piloto Malecón del Río de los Gómez / Estación Delta / Blvd. José Morelos / proyecto similar en otra ubicación

Desarrollar un estudio detallado de mejora urbana para una de las zonas indicadas en base a los principios expuestos por los diferentes equipos (C). Bajo la cobertura municipal (IMPLAN), trabajar con los propietarios y definir elementos privativos, áreas de donación y demás elementos de interés general. Gestionarlo como un área de desarrollo estratégica prioritaria. En base al estudio económico, licitar la propuesta a la iniciativa privada.

3. Proyecto piloto: Remodelación urbana del entorno de la Estación del Ferrocarril en Silao de la Victoria

Desarrollar un estudio detallado de mejora urbana para la zona de la estación y alrededores en base a los principios expuestos por los equipos (B, C). Bajo la cobertura municipal (IMPLUS), trabajar con los propietarios y definir elementos privativos, áreas de donación y demás elementos de interés general. Gestionarlo como un área de desarrollo estratégica prioritaria. En base al estudio económico, licitar la propuesta a la iniciativa privada.

4. **Projet pilote sur Avenida del Valle entre San Francisco y Purísima del Rincón**

Développer une étude détaillée de valorisation urbaine pour compléter le secteur Avenida del Valle en vertu des principes énoncés par l'équipe C. Sous contrôle de l'équipe municipale de couverture (Direction du développement urbain des deux municipalités), travailler en collaboration avec les propriétaires et définir les éléments privatifs et éléments d'intérêt général. Gérer comme une zone de développement stratégique prioritaire. Sur la base de l'étude économique, ouvrir la proposition à l'initiative privée.

5. **Développer un parc linéaire lié à l'un des cours d'eau, modèle de projet**

Dans l'un des programmes d'amélioration de l'IMPLAN (espaces verts, extension des pistes cyclables, etc.), prévoir le nettoyage et le traitement végétal de l'un des cours d'eau mineurs d'axe Nord-Sud comme il a été fait à l'époque pour le Boulevard de la Luz. Consolider les marges sur les avenues et réaliser des éléments de connexion entre les marges.

6. **Système de transport métropolitain. Travailler l'intégration tarifaire**

Faire des progrès dans le système de transport interurbain promu par l'Iplaneg (train léger ou tramway) pendant que le projet d'exploiter une ligne similaire avec des autobus et d'assurer l'intégration des différents transports dans la ZML se consolide.

7. **La ligne des loups**

Avancer dans la préparation d'un projet de mise en œuvre et d'étude de l'environnement. Protéger le sol à l'aide de la protection juridique appropriée grâce à l'approbation administrative, et dans la mesure du possible, réaliser des opérations foncières et effectuer le suivi sur la base des critères fixés par l'équipe C.

4. **Proyecto piloto: en Blvd. del Valle entre San Francisco y Purísima del Rincón**

Desarrollar un estudio detallado de mejora urbana para completar el sector del Blvd. del Valle bajo los principios expuestos por el equipo C. Bajo la cobertura municipal (dirección de desarrollo urbano de los dos municipios), trabajar con los propietarios y definir elementos privativos, áreas de donación y demás elementos de interés general. Gestionarlo como un área de desarrollo estratégica prioritaria. En base al estudio económico, licitar la propuesta a la iniciativa privada.

5. **Desarrollar un parque lineal vinculado a alguno de los arroyos, proyecto modelo**

Dentro de alguno de los programas de mejora del IMPLAN (zonas verdes, extensión de ciclovías, etc.) llevar a cabo la limpieza y tratamiento vegetal de uno de los arroyos menores de traza norte-sur como en su día se hizo para el tramo urbanizado del Boulevard de la Luz. Consolidar márgenes para avenidas y plantear elementos de conexión entre los propios márgenes.

6. **Línea de sistema de transporte metropolitano. Trabajar la integración tarifaria**

Avanzar en la concreción del sistema de transporte interurbano promovido desde el Iplaneg (tren ligero o tranvía). Mientras se consolida el proyecto poner en funcionamiento una ruta similar con autobús y garantizar la integración tarifaria de los distintos transportes en la ZML.

7. **Línea de Lobos**

Avanzar en la preparación del correspondiente proyecto de ejecución y estudio ambiental. Garantizar el suelo mediante la protección legal mediante la aprobación administrativa o lo que corresponda y en la medida de lo posible realizar movimientos de tierra y llevar a cabo la traza en base a los criterios expuestos por el equipo C.

8. Installer un Centre Intégral d'Economie de Quartier (CIEB) pilote dans la ville de León.

Mener des études préliminaires et identifier un terrain vacant ou bâtiment désaffecté pour le CIEB qui inclut les éléments identifiés et la participation citoyenne selon les critères définis par l'équipe A. Il pourra commencer comme un point vert de collecte et de valorisation des déchets et prévoir une salle multifonction pour l'information et l'échange. Il pourrait s'inclure par exemple dans la planification pour le quartier Barrio de arriba.

9. Création d'un organisme métropolitain pour les décisions stratégiques

Faire progresser le modèle de gouvernance de la ZML. Dans le cadre du plan stratégique (Action 1). Mettre en place un organisme métropolitain entre les quatre municipalités. L'Iplaneg définit et oriente les principales actions à développer sur la base des objectifs du plan stratégique, avec accès et gestion partielle ou totale des fonds métropolitains ou d'autres outils de financement dont on disposerait à cet effet.

10. Usine métropolitaine de traitement des déchets solides

Choisir un emplacement et construire une usine de récupération et de traitement des déchets solides avec station de transfert sur la base des recommandations de l'équipe D. Définir un plan de gestion et de collecte des déchets pour la ZML, comprenant un plan de viabilité économique pour prélever aux citoyens, à travers une taxe, la partie qui leur correspondra.

8. Instalar un Centro Integral de Economía Barrial (CIEB) piloto en cada una de las ciudades

Realizar estudios preliminares e identificar un solar vacío o edificación en desuso para un CIEB que incluya los elementos identificados y la componente de participación ciudadana según criterios aportados por el equipo A. Se puede iniciar como un punto verde de recogida y valorización de residuos y prever una sala multifunción para información e intercambio. En el caso de León se podría incluir por ejemplo en la planeación realizada para el Barrio Arriba.

9. Crear un órgano metropolitano para las decisiones estratégicas

Avanzar en el modelo de gobernanza de la ZML. En el marco del plan estratégico (acción 1) organizar un órgano metropolitano entre los cuatro municipios y el Iplaneg que defina y oriente las principales acciones a desarrollar en base a los objetivos del plan estratégico y con acceso y gestión parcial o total de los fondos metropolitanos u otras herramientas de financiación que se dispongan a tal efecto.

10. Planta metropolitana de residuos sólidos

Elegir un una localización y llevar a cabo una planta de valorización y tratamiento de residuos sólidos con estación de transferencia en base a las recomendaciones del equipo D. Definir un plan de gestión y recogida de residuos para la ZML, que incluya un plan de viabilidad económica que plantee repercutir a los ciudadanos la parte del coste del servicio que se estime oportuna.







LES PARTICIPANTS / LOS PARTICIPANTES

ÉQUIPE A / EQUIPO A

Victor Ebergenyi Kelly, architecte, consultant à la direction Qualité du Logement de l'INFONAVIT, Mexique / architecto, consultor para la gerencia de Calidad de la Vivienda en las oficinas centrales del INFONAVIT, México
victor_ebergenyi@me.com

Javier Esquillor, ingénieur, responsable innovation et environnement chez Lacor Maes, Espagne / ingeniero, responsable de innovación y sostenibilidad en Lacor Maes, España
j.esquillor@gmail.com

Guillermo Samuel Andrade Lovera, urbaniste, chargé du programme de développement urbain de l'état de Guanajuato à l'Iplaneg, Mexique / urbanista, administrador del programa de desarrollo urbano y ordenamiento territorial del Estado de Guanajuato en el Iplaneg, México
samuellovera@gmail.com

Vincent Perrault, économiste, urbaniste à la Bartlett School of Planning, France / economista, urbanista en Bartlett School of Planning, Francia
vperrault@gmail.com

Sara Noemí Mata Lucio, journaliste et doctorante en urbanisme à la UAM, Mexique / periodista y estudiante en el doctorado de urbanismo de la UAM, México
saranoeimi@gmail.com

Marta Masferrer Juliol, architecte, chef de projet à l'atelier Christian Thiffault (Canada), Espagne / arquitecta, encargada de proyecto en el despacho de Christian Thiffault (Canadá), España
mmásferrerjuliol@gmail.com

ÉQUIPE B / EQUIPO B

Christine Molle Nelle, urbaniste, chef de département planification et développement urbain à la Communauté Urbaine de Douala, Cameroun / urbanista, directora de la dependencia de planeación y de desarrollo urbano de la Comunidad Urbana de Douala, Camerún
bistinelle@gmail.com

Evangelina Guerra Lujan, architecte urbaniste, directrice du département d'urbanisme et de design d'espace public chez CEISA, Mexique / arquitecta urbanista, directora de departamento de urbanismo y diseño de espacio público en CEISA, México
thenomad.mail@gmail.com

Elsbeth Reddish, architecte paysagiste en profession libérale, Angleterre / arquitecta paisajista independiente, Inglaterra
elsbethreddish@live.com

Thang Nguyen Viet, urbaniste, chef du département de recherche de l'Institut de Planification Urbaine et Rurale du ministère de la construction du Vietnam / urbanista, director en el área de investigación del Instituto de Planeación Urbana y Rural de la secretaría de la construcción de Vietnam
vietthangng@siup.org.vn

Alexandra Kozak, architecte urbaniste, directrice des Ateliers d'hiver, Irkutsk, Russie / arquitecta urbanista, directora de los Talleres de invierno, Irkutsk, Russia
alexandra.kozak@winteruni.com

José Fernando Nieto Rueda, architecte urbaniste indépendant à la tête de l'agence Confluencias, Mexique / arquitecto urbanista independiente al frente del despacho Confluencias, México
josefernieto@yahoo.com

ÉQUIPE C / EQUIPO C

Claudia Angélica Suárez Carrasco, architecte paysagiste, chef de projet associée chez Paysaje Radical, Mexique / arquitecta paisajista, jefe de proyectos asociado en Paisaje Radical, México
claudia@sapm.com.mx

Jacques Deval, architecte, chargé de mission Paysage au service de l'aménagement de la DRIEA Île-de-France, France / arquitecto, encargado de la misión Paysaje en el departamento de planeación de la DRIEA Île-de-France, Francia
jacques.deval@yahoo.fr

Caroline Stamm, urbaniste, post-doctorante à l'Université du Chili, chercheuse associée Lab'Urba, Institut Français d'Urbanisme, France / urbanista, post-doctorado en la Universidad de Chile, investigadora en Lab'Urba, Instituto Francés de Urbanismo, Francia
stamm.caroline@gmail.com

Hugues Giraudy, architecte, salarié co-gérant de la SCOP Oekoumene, France / arquitecto, empleado co-gerente de la SCOP Oekoumene, Francia
hg@oekoumene.eu

Valérie Helman, architecte en profession libérale, enseignante (ENSAN), chercheuse (LAUA), France / arquitecta independiente, profesora (ENSAN), investigadora (LAUA), Francia
valeriehelman@hotmail.com

Fabían Rodolfo Ozuna Espinosa, architecte urbaniste, directeur général de Estudio Entorno Vital et conseiller chez Taller de Diseño Urbano, Mexique / arquitecto urbanista, director general de Estudio Entorno Vital y asesor en Taller de Diseño Urbano, México
arqfabo@gmail.com

ÉQUIPE D / EQUIPO D

Juan-Luis Briceño, architecte urbaniste, directeur de l'agence internationale d'architecture BRIC ARK, Venezuela - Finlande / arquitecto urbanista, director del despacho internacional de arquitectura BRIC ARK, Venezuela - Finlandia
juan@bric-ark.com

Marc Errera, architecte urbaniste retraité, Belgique / arquitecto urbanista jubilado, Belgique
erreramarc@gmail.com

Luis Miguel Durán López, architecte paysagiste, directeur général et chef de projet chez 501 Arquitectos, Mexique / arquitecto paisajista, director general y director de proyecto de 501 Arquitectos, México
luismiguelduranlopez@gmail.com

Louise Bouchet, architecte paysagiste en profession libérale, France / arquitecta paisajista independiente, Francia
louise.bouchet@live.fr

Marcel Belliot, urbaniste en profession libérale, France / urbanista independiente, Francia
marcel.belliot@wanadoo.fr

Charline Froitier, ingénieure, responsable aménagements hydrauliques et urbains chez ARTELIA Ville & Transport, France / ingeniera, responsable infraestructura hidráulica y desarrollo urbano en ARTELIA Ville & Transport, Francia
charline.froitier@gmail.com

LE JURY / EL JURADO

PRÉSIDENTE DU JURY / PRESIDENCIA DEL JURADO

Graciela Amaro Hernández, directrice générale de l'IMPLAN de León, Mexique / directora general del IMPLAN de León, México
g.amaro@implan.gob.mx

Horacio Guerrero García, directeur général de l'Iplaneg, Mexique / director general del Iplaneg, México
hguerrero@guanajuato.gob.mx

Pierre-André Périssol, président des Ateliers de Cergy, France / presidente de Les Ateliers de Cergy, Francia
pierre-andre.perissol@ville-moulins.fr

EXPERTS INTERNATIONAUX / EXPERTOS INTERNACIONALES

Armelle Choplin, géographe et maître de conférences à l'Institut Français d'Urbanisme - Université de Marne-la-Vallée, France / geógrafa y profesora en el Instituto Francés de Urbanismo - Universidad de Marne-la-Vallée, Francia
armelle.choplin@gmail.com

Anne Durand, architecte urbaniste et membre du comité d'orientation scientifique des Ateliers, France / arquitecta urbanista y miembro del comité de orientación científica de Les Ateliers, Francia
Adurand55@yahoo.fr

Corinne Lamarque, directrice de l'aménagement et du développement de l'AFTRP, France / directora de la sección ordenamiento y desarrollo territorial en la AFTRP, Francia
c.lamarque@aftrp.com

Alex Ricardo, directeur adjoint de la fondation Ciudad Humana, spécialiste mobilité et changement climatique, Colombie / subdirector de la Fundación Ciudad Humana, especialista en movilidad y cambio climático, Bogotá, Colombia
ar.jime@gmail.com

Jean-François Parent, directeur du LIHP, France / director del LIHP, Francia
jparent@lihp.info

Daisy Torres, maire de Managua, Nicaragua / alcaldesa de la ciudad de Managua, Nicaragua
Maritza Dolores: mmaradiaga@managua.gob.ni

Christine Volpillac, urbaniste à la CUB, France / jefe del servicio de planificación urbana de la CUB, Francia
cvolpillac@cu-bordeaux.fr

EXPERTS NATIONAUX / EXPERTOS NACIONALES

Luis Fernando Graham Vélver, représentant de la commune de Puebla / representante del gobierno municipal de Puebla
fgrahamv@gmail.com

Armando Tetsuya Hashimoto Hongo, responsable de la qualité de l'habitat à l'INFONAVIT / gerente de calidad de vivienda en el INFONAVIT
ahashimoto@infonavit.org.mx

Alejandro Hernández Gálvez, directeur éditorial de la revue ARQUINE / director editorial de la revista ARQUINE
alejandroh@arquine.com

Salvador Herrera Montes, directeur adjoint du CTS EMBARQ México / subdirector del CTS EMBARQ México
sherrera@embarqmexico.org

Manuel Alejandro Rivero Villar, directeur général de la dépendance de planification territoriale de l'État de Morelos / director general de planeación territorial del Estado de Morelos
manuel.rivero@morelos.gob.mx

Yann Thoreau La Salle, attaché de coopération technique à l'Ambassade de France au Mexique - IFAL / agregado de cooperación en la Embajada de Francia en México - IFAL
yann.thoreau-la-salle@diplomatie.gouv.fr

EXPERTS LOCAUX / EXPERTOS LOCALES

Lorenzo Chávez Avala, délégué de l'INFONAVIT à l'État de Guanajuato / delegado del INFONAVIT en el Estado de Guanajuato
lochavez@infonavit.org.mx

Mari Paz Díaz Infante Aguirre, coordinatrice du master en conception architecturale de l'université de La Salle Bajío / coordinadora de la maestría en diseño arquitectónico de la universidad de La Salle Bajío
minfante@delasalle.edu.mx

Jaime Humberto Gallardo Saavedra, président du Collège des architectes de León / presidente del Colegio de Arquitectos de León
colegio@arquitectosleon.org

Alejandro García Sainz Arena, trésorier du Conseil de l'IMPLAN / tesorero del Consejo del IMPLAN
alejandrogasa@hotmail.com

Javier Hinojosa de León, président du Conseil de l'Iplaneg / presidente del Consejo del Iplaneg
javier.hinojosa@me.com

María Minche Mena Deferme, directrice de l'école de design et d'architecture de l'ITESM León / directora de la Escuela de Diseño y Arquitectura del ITESM en León
minche.mena@itesm.mx

Mónica Morán Yépez, directrice adjointe de l'IMPLUS / subdirectora del IMPLUS Silao de la Victoria
implus@silao.gob.mx

José Antonio Navarro Márquez, directeur du développement urbain, de l'écologie et des transports de San Francisco del Rincón / director de Desarrollo Urbano Ecología y Transporte de San Francisco del Rincón
jose.navarro@sanfrancisco.gob.mx

Arturo Joel Padilla Cordóva, directeur du Forum Culturel Guanajuato / director del Fórum Cultural Guanajuato
apadillaco@guanajuato.gob.mx

Rafael Pérez Fernández, consultant en planification urbaine, professeur à l'université Ibéroaméricaine de León / consultor en planeación urbana, catedrático de la universidad Iberoamericana en León
rafaelperezfdez@gmail.com

Beatriz Ponce Márquez, coordinatrice de la dépendance de planification de la commune de Purísima del Rincón / coordinadora de Planeación del municipio de Purísima del Rincón
arqui.beatrix@hotmail.com

Ignacio Ramírez Sánchez, président du Conseil de l'IMPLAN / presidente del Consejo del IMPLAN
nachoramirez30@gmail.com

Roberto Rojas Aguilar, président du Collège des Architectes de l'État de Guanajuato et conseiller de l'Iplaneg / presidente del Colegio Estatal de Arquitectos y consejero del Iplaneg
arqrojas@msn.com

Antonio Salgado Gómez, coordinateur du mastère en planification urbaine et régionale de l'université de Guanajuato / coordinador de la maestría en planeamiento urbano regional de la universidad de Guanajuato
asalgado@ugto.mx

Enrique Torres López, directeur de SAPAL / director de SAPAL
etorres@sapal.gob.mx

L'ÉQUIPE D'ORGANISATION / EL EQUIPO DE ORGANIZACIÓN

ÉQUIPE DE PILOTAGE / EQUIPO DE ORGANIZACIÓN

Rémi Ferrand, pilote de l'atelier, ingénieur, architecte urbaniste, France / piloto del taller, ingeniero, arquitecto urbanista, Francia
remiferrand@hotmail.com

Oriol Monfort, pilote de l'atelier, architecte urbaniste, Espagne / piloto del taller, arquitecto urbanista, España
omonfort@coac.net

Marion Joly, architecte, France / arquitecta, Francia
info.marionjoly@gmail.com

Thomas Casanova, architecte urbaniste, France / arquitecto urbanista, Francia
thomascasanova@gmail.com

Claire Vigé Hélie, directrice des Ateliers, France / directora de Les Ateliers, Francia
claire.vigehelie@gmail.com

Léa Morfoisse, directrice adjointe des Ateliers, France / subdirectora de Les Ateliers, Francia
lea.morfoisse@ateliers.org

ÉQUIPE LOCALE / EQUIPO LOCAL

Aude Jahan, urbaniste, coordinatrice de l'atelier pour l'IMPLAN, France / urbanista, coordinadora local del taller para el IMPLAN, Francia
a.jahan@implan.gob.mx

Nadège Braure, coordinatrice de l'atelier pour l'IPLANEG et en charge de l'accord de coopération décentralisée entre la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) et la ZML, France / coordinadora local del taller para el IPLANEG y coordinadora del acuerdo de cooperación descentralizada entre la Comunidad Urbana de Burdeos y la ZML, Francia
nabraure@guanajuato.gob.mx

Yann Thoreau La Salle, attaché de coopération technique à l'Ambassade de France au Mexique - IFAL, France / agregado de cooperación en la Embajada de Francia en México - IFAL, Francia
yann.thoreau-la-salle@diplomatie.gouv.fr

Clémence Lachater, coopération technique, Ambassade de France au Mexique - IFAL, France / cooperación técnica, Embajada de Francia en México - IFAL, Francia
clemence.lachater@diplomatie.gouv.fr

Daniela Humphrey, architecte, Mexique / arquitecta, México
humda81@gmail.com

Les Ateliers internationaux
de maîtrise d'œuvre urbaine
www.ateliers.org

ISBN 979-10-93009-03-2 juillet 2014