

Medellin

Contribution à l'élaboration du plan BIO 2030 (mission de conseil de l'Apur en 2010-2011)

22 SEPTEMBRE 2011

NOTE DE 8 PAGES N°49



Une coopération active entre Paris et Medellín

Pourquoi une coopération technique entre l'Apur et les équipes de Medellín ?

La ville de Medellín développe depuis plusieurs années un « urbanisme social » dans le cadre des « Projets Urbains Intégraux » qui a réussi à transformer le paysage social et urbain de la ville et améliorer les conditions de vie des habitants de nombreux quartiers populaires.

Aujourd'hui, la ville de Medellín souhaite que ces actions s'inscrivent dans une vision d'avenir, globale et cohérente à l'échelle métropolitaine et entend ainsi définir un schéma directeur intitulé le « plan Medellín BIO 2030 ».

Désireuse d'un rapprochement avec la France, la municipalité de Medellín attend de l'Agence Française de Développement (AFD) un appui financier¹ mais également un programme de coopération technique dans le domaine de l'urbanisme.

Cet accompagnement technique vise à consolider le modèle de développement et l'adapter aux enjeux des vingt prochaines années. C'est dans ce contexte que l'AFD a sollicité l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) pour mettre en place une coopération avec les équipes d'urbanisme de la ville de Medellín, de l'Area Metropolitana et de l'équipe universitaire d'Urbam en charge de la stratégie de développement « Medellín BIO 2030 ».

¹ L'AFD assure un appui financier en octroyant un prêt direct de 250 millions de dollars à la ville de Medellín pour la mise en œuvre du « Projet Urbain Intégral », et notamment la construction d'une ligne de tramway et deux lignes de téléphérique urbain pour désenclaver les quartiers défavorisés.

Quel contenu pour cette coopération ?

La mission d'appui aux équipes en charge du plan « Medellín 2030 » vise à :

- dresser un état des lieux des besoins de l'équipe Urbam ;
- former les membres de l'équipe à la préparation et à la rédaction du volet urbain ;
- contribuer à la réflexion sur le développement urbain respectueux de l'environnement et solidaire ;
- appuyer les membres de l'équipe aux différentes étapes de la construction du volet urbain de la stratégie.

Cela s'est concrétisé en 2010 et 2011 par six actions :

1. **Présentation de la contribution de l'Apur à la réalisation de travaux similaires dans d'autres villes du monde** : réalisation des plans d'aménagement unifiés des villes de Rabat et Salé (Maroc), aide à la réalisation du schéma directeur de Phnom Penh (Cambodge) et Téhéran (Iran), réalisation du plan de développement de Rio (Brésil),...
2. **Diagnostic des données disponibles et des besoins en informations et formations** pour l'équipe en charge du volet urbain de Medellín 2030
3. **Préparation et organisation de trois séminaires** :
1^{er} séminaire en décembre 2010 : définition des enjeux et méthodologie de construction d'une stratégie de développement urbain à l'horizon 2030 : outils pour une vision métropolitaine, outils pour l'analyse concernant la démographie, la sociologie, le transport, le projet urbain, le montage opérationnel et financier, le plan climat, le SIG.
Pour l'Apur ont participé : André-Marie Bourlon, Audry Jean-Marie, Julien Bigorgne et Cécile Diguët.
2^{ème} séminaire en mars 2011 : examen du diagnostic et premiers échanges sur une vision stratégique. Pour l'Apur ont participé : André-Marie Bourlon, Florence Hanappe, Stéphanie Jankel et Patricia Pelloux.
3^{ème} séminaire en juin 2011 : discussions sur les scénarios. Pour l'Apur ont participé : André-Marie Bourlon, Stéphanie Jankel et Patricia Pelloux.
4^{ème} séminaire en juin 2011 : mission conclusive (André-Marie Bourlon).
4. **Travail interactif avec les membres de l'équipe entre les séminaires**
5. **Mobilisation de compétences complémentaires sur le volet « mobilité » et « urbanisme »** ; thèmes de la densité articulée autour des pôles de transport, du développement des transports collectifs et des espaces publics praticables à pied et à vélo. Conférences faites à Medellín à la demande de la ville sur la politique du vélo : présentation des schémas directeurs vélo et de l'étude du dimensionnement et de localisation des stations Vélib' réalisées par l'Apur.
6. **Contribution à la préparation d'une exposition au pavillon de l'Arsenal**. Organisation de débats et tables rondes dans le cadre de l'inauguration de l'exposition.



Des potentiels de développement exceptionnels pour cette métropole colombienne

Un site d'exception

Medellin est une ville située à plus de 1 400 mètres d'altitude, encadrée par les sierras de la cordillère centrale des Andes. C'est aussi une ville à la végétation luxuriante, où le climat est réputé pour sa douceur et sa constance : Medellin passe pour être la ville du printemps éternel.

Une métropole solidaire : offrir un logement décent et accessible pour tous

Medellin est aujourd'hui la 2^e ville du pays, avec 2,34 millions d'habitants en 2010. Elle se caractérise par un fort dynamisme démographique (850 000 habitants supplémentaires d'ici 2030) qui génère d'importants besoins en logements, d'autant qu'il faut anticiper la baisse de la taille moyenne des ménages. En effet, avec l'évolution des comportements (divorce, entrée plus tardive dans la vie active...), il faudra dans les années à venir plus de logements pour loger le même nombre de personnes.

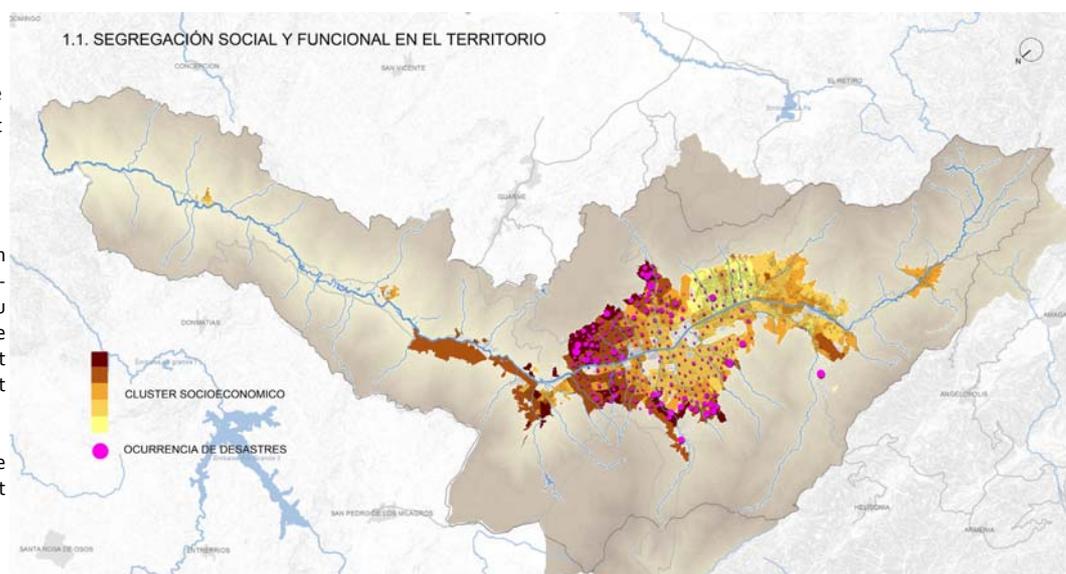
Par ailleurs, la 2^e moitié du 20^e siècle a été marquée par une croissance urbaine exceptionnelle : Medellin est passée de 168 000 habitants en 1938 à 2,34 millions en 2010. Or l'essentiel de la croissance urbaine s'est fait, dans le secteur formel et informel, sur les versants est et ouest de la vallée, c'est-à-dire sur des terrains en pente dangereux car instables. La résorption de l'habitat à risque doit donc être une des priorités du plan BIO. Au total ce sont plus de 400 000 logements supplémentaires qui seront nécessaires à l'horizon 2030.

Aujourd'hui, la métropole est traversée par de forts contrastes socio-économiques, avec schématiquement le nord de la vallée résidentiel, où l'on trouve les populations les plus défavorisées dans des quartiers d'habitat formel et informel, où la moyenne d'âge est peu élevée et où les habitants se déplacent le plus souvent à pied, faute d'avoir accès au réseau de transport collectif et le sud, où sont concentrés les emplois, où résident des populations plus aisées qui habitent des villas ou des condominiums modernes et se déplacent en voiture.

Le diagnostic a mis en évidence une forte ségrégation sociale et fonctionnelle du territoire de la vallée.

Les quartiers sont classés selon plusieurs indicateurs socio-économiques, tels que le niveau d'éducation et le taux de chômage. Plus la couleur est foncée plus les habitants sont en difficulté.

En rose, apparaît le nombre de glissements de terrains et éboulements.



Une métropole attractive sur le plan économique

Les enjeux économiques sont à la mesure du dynamisme démographique de la métropole : pour maintenir son rayonnement et son niveau de développement, la métropole devra créer des emplois supplémentaires en lien avec les nouveaux habitants. Cela signifie notamment créer un quartier central des affaires identifié, bien desservi par le système de transport collectif, situé au cœur d'un quartier mixte et réorganiser la localisation des industries.

Une métropole durable à l'avenir

En termes de mobilité et de système de transport, Medellin est une des villes d'Amérique du sud qui dispose d'un réseau de transport en commun, avec notamment une ligne de métro, deux téléphériques, bientôt des tramway et des bus à haut niveau de rendement. Aujourd'hui, la majorité des déplacements se font en voiture et en bus, grâce à des compagnies le plus souvent

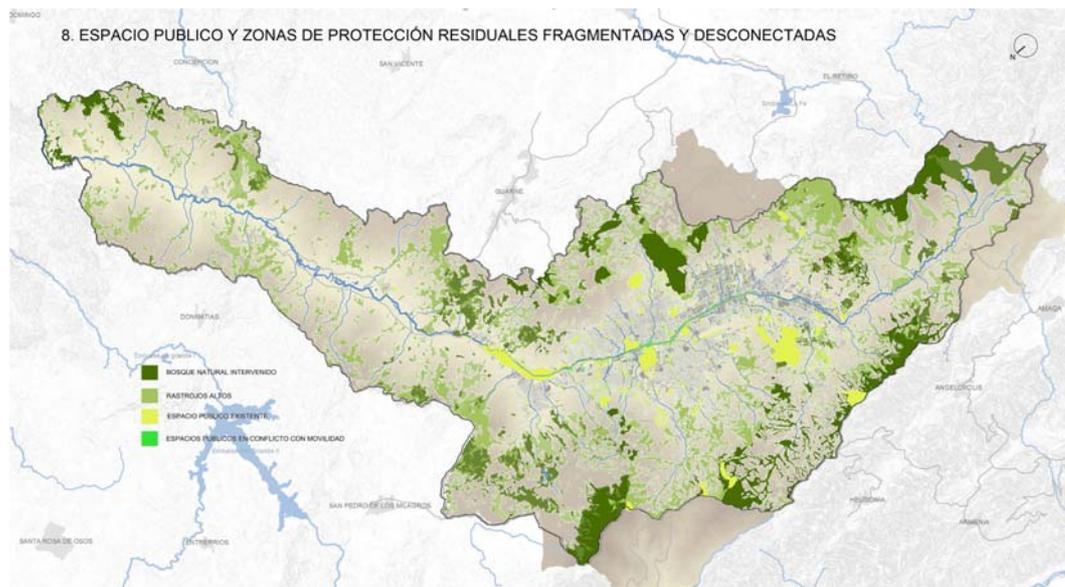
privées. Les berges de la rivière et le fond de vallée sont les principaux axes de circulation à l'échelle régionale, voire nationale, déjà congestionnés. Le problème de la qualité de l'air, et de la pollution en général, constitue donc un des principaux problèmes que Medellín devra résoudre pour offrir à l'avenir un cadre de vie attractif.

Des espaces publics peu hospitaliers pour le piéton

La place accordée aux véhicules motorisés (nombre et largeur des voies de circulations, ponts, échangeurs...) est prépondérante et rend la plupart des espaces publics hostiles aux piétons et cyclistes. De nombreuses rues n'ont pas de trottoirs continus.

Des espaces verts fragmentés et résiduels

L'urbanisation s'est développée le long du fleuve, puis est partie à l'assaut des pentes, tant sur le flanc est que sur le flanc ouest, consommant quantité d'espaces naturels et agricoles et provoquant des dommages irréversibles sur l'environnement, comme l'instabilité des sols.



Le rio Medellín est un territoire stratégique au sein de la métropole.

Axe historique de la croissance urbaine, c'est aujourd'hui un espace pollué, difficile d'accès, auquel la ville tourne le dos le plus souvent. Le potentiel de la rivière, en tant qu'espace public et corridor environnemental n'est pas exploité. Au contraire, au cours des cinquante dernières années, les industries et les autoroutes se sont installées massivement le long des berges, les isolant du reste de la ville. Aujourd'hui, la délocalisation progressive des activités industrielles offre de nouvelles opportunités de reconversion et de reconquête de la rivière, avec des enjeux différents selon les endroits de la vallée.

Dans sa partie centrale, le fleuve pourrait être mis en scène et investi par des espaces publics ou des espaces verts, reliés entre eux par des points de franchissement plus nombreux, facilitant ainsi les échanges entre les versants est et ouest de la ville.

Dans sa partie nord, quand le fleuve dessine de nombreux méandres, les enjeux sont surtout environnementaux et paysagers. Il s'agit dans ce secteur inondable d'empêcher l'urbanisation informelle, de préserver la qualité paysagère, voire de mettre en valeur ces espaces naturels en créant de grands équipements métropolitains récréatifs.

Orientations et premières propositions d'aménagement

Le schéma directeur BIO 2030 se donne pour ambition de faire de Medellín une métropole attractive sur le plan national et international. Medellín, capitale économique d'un pays émergent de premier rang ?

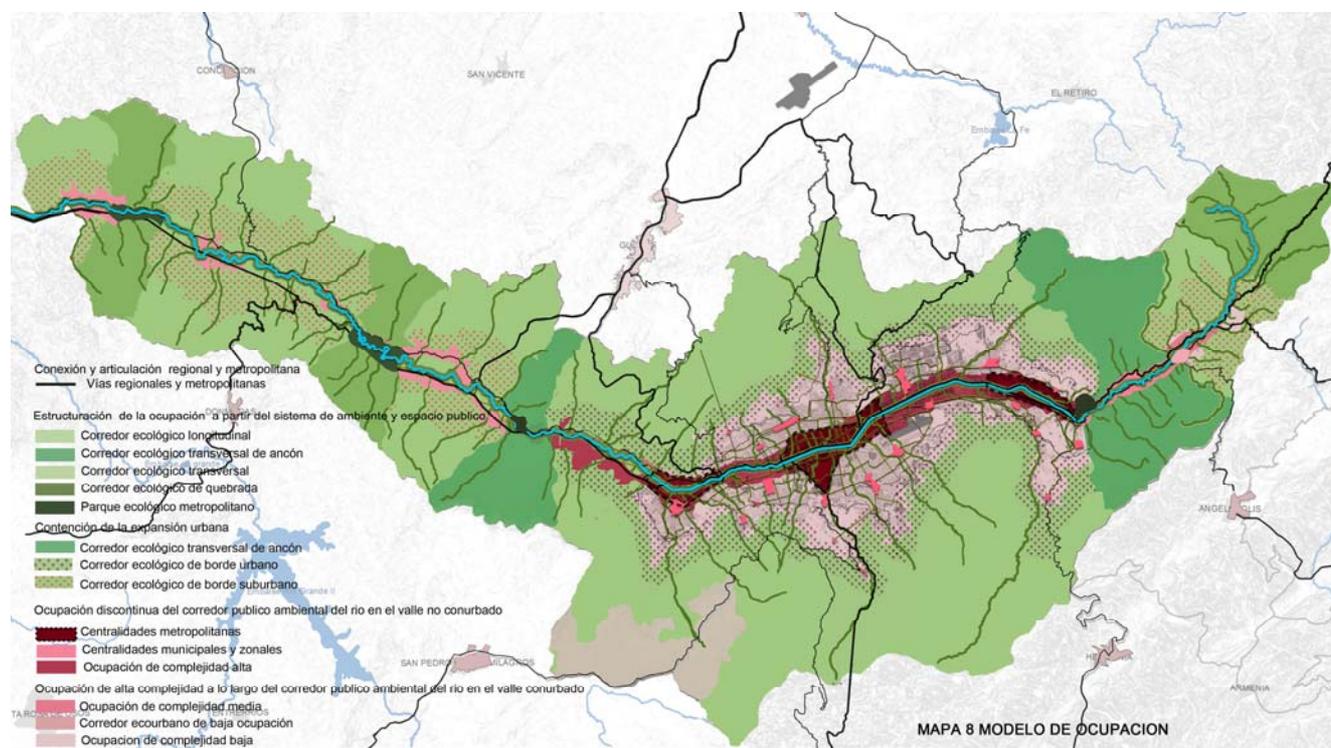
Cela suppose des choix qui bien souvent dépassent le cadre du plan BIO 2030 :

- en matière de transport:

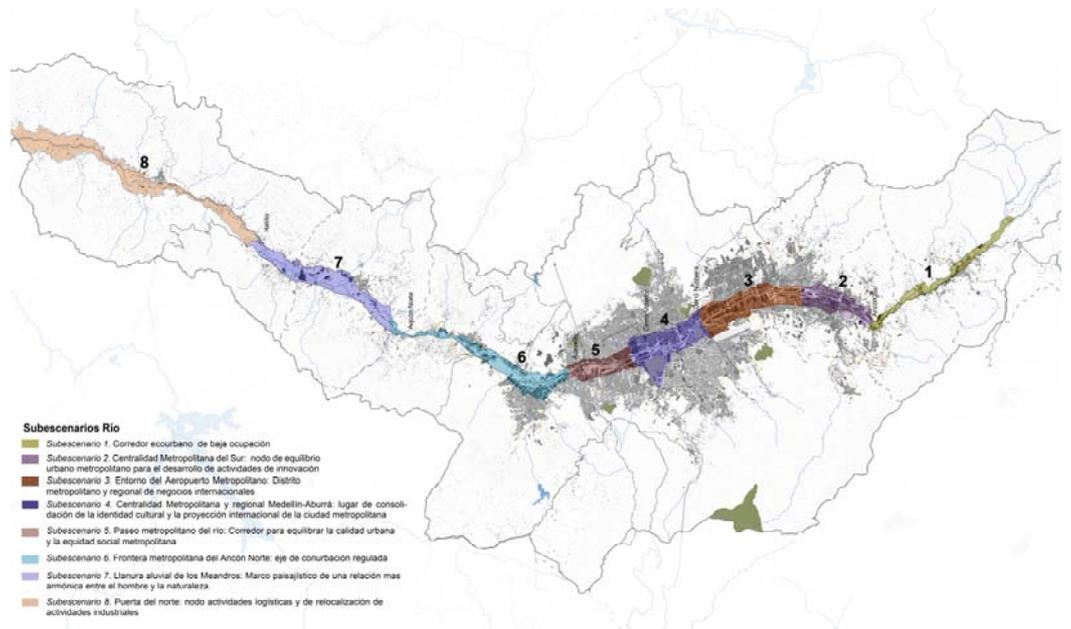
- infrastructures routières : la voie régionale de contournement de Medellin, notamment pour le transit de marchandises est indispensable,
 - aéroport : améliorer l'accessibilité de l'aéroport depuis le centre-ville,
 - intégrer Medellin au réseau ferré national : une nouvelle gare dans le centre de Medellin,
 - priorité aux transports collectifs et aux circulations douces,
- d'occupation des sols :**
- quid de la désindustrialisation au fond de la vallée,
 - quid du quartier central des affaires,
- de tissus urbains**
- réalisation de projets urbains et architecturaux exemplaires
- de qualité de vie et d'espaces publics**
- prise en compte du paysage et des risques naturels (ne pas construire en zones inondables et zones à risques),
 - améliorer la qualité de l'air en privilégiant les modes de transports les moins polluants,
 - préservation des espaces naturels et agricoles périphériques (l'identification des secteurs d'opportunité, les partis d'aménagement, notamment en matière de densité se traduisent par une consommation d'espace plus ou moins importante).

Un des objectifs du plan BIO 2030 est par conséquent de quantifier et localiser les nouveaux espaces à urbaniser pour répondre aux besoins en logements et en emplois (quantifiés dans la phase de diagnostic) et dans le même temps d'identifier les espaces agricoles et naturels à protéger.

Sur la carte d'occupation des sols ci-dessous, en rouge figurent les espaces actuellement urbanisés ou à urbaniser (plus la couleur est foncée, plus le niveau de centralité est fort). Un des enjeux du plan Medellin 2030 est de limiter la consommation d'espace tout en proposant de nouveaux territoires à l'urbanisation. Il s'agit aussi d'éviter que l'urbanisation, formelle ou non, ne se développe sur des terrains dangereux, comme par exemple sur les pentes instables ou encore en zone inondable, comme c'est le cas dans la partie nord de la vallée.



Le plan Medellin 2030 porte sur l'ensemble de l'aire métropolitaine de la vallée d'Aburra. Huit secteurs ont été identifiés et chacun a une vocation particulière, qui sera confortée par les orientations stratégiques définies dans le plan Medellin 2030.



Du sud au nord :

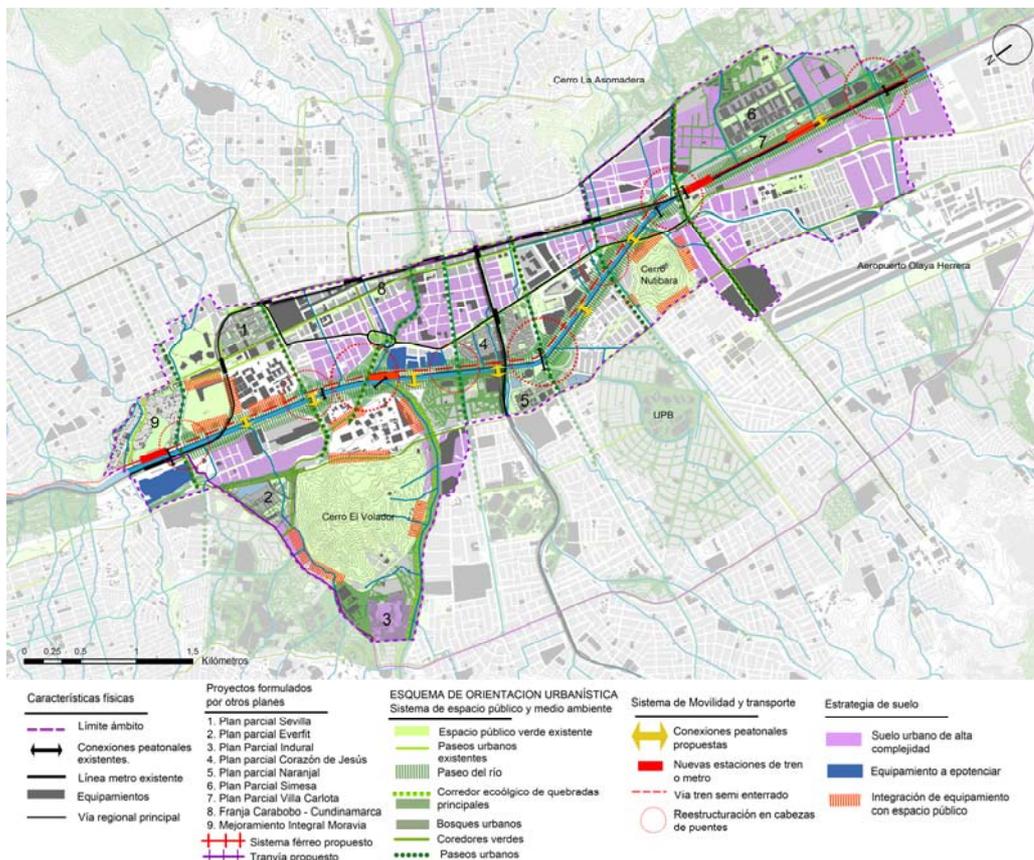
- 1 : Corridor écologique faiblement occupé
- 2 : Centralité métropolitaine du sud de la vallée dédiée au développement des activités innovantes
- 3 : Zone de l'aéroport, quartier des affaires
- 4 : Centralité métropolitaine et régionale de Medellín, lieu de consolidation de l'identité culturelle de la vallée et développement de la dimension internationale
- 5 : Promenade métropolitaine le long du fleuve : les aménagements témoigneront de la recherche de la qualité urbaine et de l'équité sociale
- 6 : Frontière métropolitaine de l'Ancone nord : axe d'urbanisation contrôlée
- 7 : Plaine alluviale, secteur des méandres, cadre paysager témoignant d'une plus grande harmonie dans les relations entre l'homme et la nature
- 8 : Porte Nord, secteur d'activités logistiques et industrielles

Le fleuve Medellín et le mont el Volador sur la rive est El Río, et plus largement le fond de la vallée, sont rapidement apparus comme le secteur stratégique d'aménagement et se sont naturellement inscrits au cœur des propositions du renouveau urbain de Medellín.

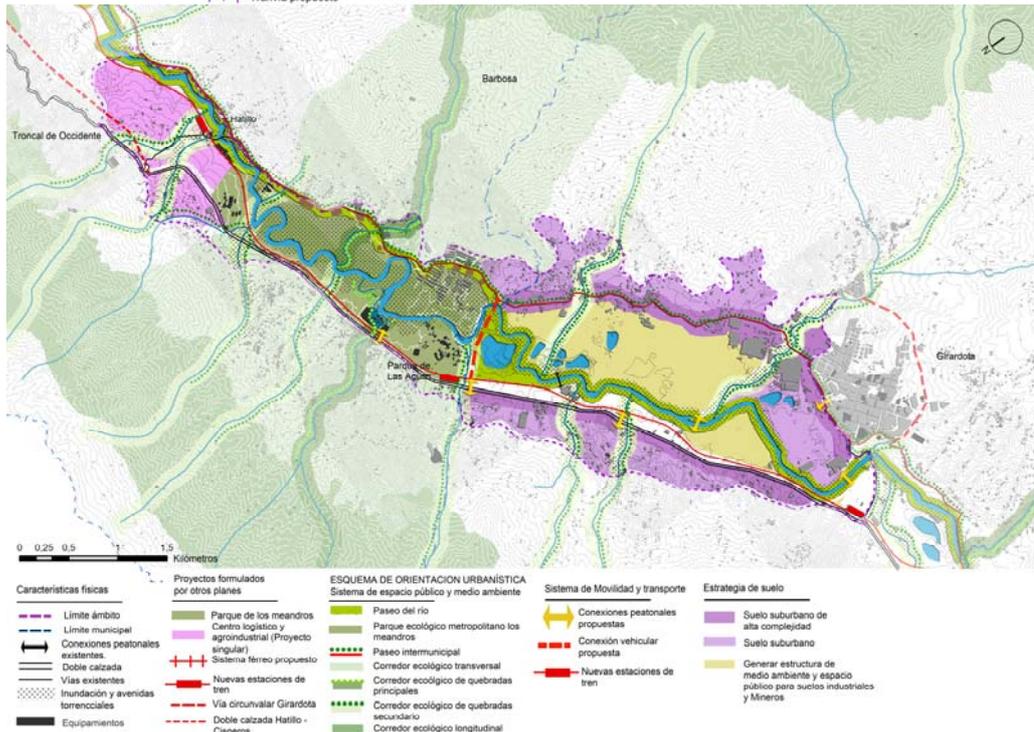


Chaque secteur fera l'objet de plans guide en termes de système de transports, d'utilisation des sols, en identifiant notamment les potentiels fonciers et de création ou d'actions de requalification des espaces publics et des espaces verts. Ci-dessous/p.suivante, deux secteurs aux enjeux très différents : le quartier central de Guayabal et la partie nord de la vallée.

Secteur 4 - Centre Guayaquil
 Centralité métropolitaine et régionale : les orientations pour ce secteur sont de renforcer l'identité culturelle de la métropole et de développer une dimension internationale avec la possibilité d'y créer un quartier des affaires.



Secteur 7 – Plaine alluviale, secteur des méandres
 Ce secteur fait d'espaces naturels et agricoles fragiles est un espace à préserver, les développements urbains y seront très limités. Ce territoire a vocation à devenir le lieu d'un rapport plus harmonieux entre l'homme et la nature.



Directeur de la publication Francis Rol-Tanguy
 Directrice de la rédaction Dominique Alba
 Étude réalisée par Florence Hanappe, Stephanie Jankel et Patricia Pelloux
 sous la direction de André-Marie Bourlon
 Cartographie URBAM – EAFIT, Medellin

