



Fribourg-en-Brigau (Allemagne), juin 2006. Mais qu'est-ce qui fait qu'après trois jours de visite, seulement, on en arrive à se dire: « C'est dans une ville comme cela que j'aimerais vivre »? Le temps de laisser mûrir cette question en soi, et la réponse apparaît lumineuse : parce qu'elle a réussi à remettre l'homme au centre de la vie de la cité !

MIAM MONSTER
MIAM COLLAGE

Leterme Provoc' Tour



Ce que l'on déguste aujourd'hui, quand on visite cette ville de quelque 200 000 habitants, située dans le sud-ouest de l'Allemagne, non loin de Strasbourg (lire notre reportage en page 52), ce sont les fruits savoureux de 30 ans de mobilisation « à la germanique » : concertée, efficace, avec une grande créativité sociale et écologique... Des résultats enthousiasmants qui, parce qu'ils sont du vrai développement durable, sont appelés à s'enrichir encore.

L'homme mobile

Nous vivons dans une société qui a mis l'« efficacité » économique au centre de son modèle de développement. Pour réussir à imposer la voiture dans des villes qui n'ont absolument pas été construites pour cela, il a fallu faire violence aux habitants. Aujourd'hui, dans la plupart des agglomérations urbaines, les visages des quartiers ont été balafrés de voies rapides ou de transit : en trois générations, l'automobile a pris la place de l'homme dans la cité !

Dans les rues un peu à l'écart des centres-villes, souvent un peu étroites et densément peuplées, il n'est pas rare de voir l'auto envahir tout l'espace : la rue et les deux trottoirs. Les jeux d'enfants, les landaus, les piétons, les cyclistes... n'ont qu'à se faufiler, à la sauvette et au péril de leur vie, entre les pare-chocs à l'arrêt ou en mouvement. Et d'année en année, le chaos automobile va croissant.

A Fribourg - grande nouvelle ! - on a réussi à enclencher le mouvement inverse. Et l'effet obtenu est réjouissant. Dans la ville, la place de la voiture a reculé de 25 % en 20 ans. Aujourd'hui, seulement 30 % des déplacements se font en automobile, contre 39 % en 1982. Le nombre de déplacements à pied a, lui aussi, diminué pour chuter de 35 à 24 %. En revanche, le tram a connu une progression de 11 à 18 %, et le vélo a connu un véritable boom, pour passer de 15 à 28 %.

La vitesse des déplacements s'est donc accélérée, puisqu'on prend plus le tram et le vélo qu'auparavant, mais les dérangements engendrés par le trafic se sont atténués, surtout à l'intérieur des quartiers, où la mobilité douce a été radicalement privilégiée : 130 km de voiries sont limités à 30 km/h et certaines rues ne peu-

Plongée dans une ville solaire

L'homme au centre de la cité



vent s'emprunter qu'au pas, c'est-à-dire à 7 km/h. A l'échelle de la région, 430 km de pistes cyclables parfaitement entretenues et sécurisées ont été aménagés. Et un tram moderne, fréquent, rapide et roulant souvent en site propre (deux rails larges de 10 cm émergeant d'une zone herbeuse, c'est étonnant !) relie le cœur de la ville aux différents quartiers.

A Fribourg, l'homme a donc été placé au centre du plan de mobilité, ce qui lui a rendu sa créativité et sa liberté de déplacement. Dès son plus jeune âge, un enfant peut se rendre à l'école en toute sécurité. L'enfant devient sujet de ses propres déplacements. Et au lieu d'être une tranche de vie harassante, faite d'embouteillages et d'énervements, le chemin de l'école devient un moment d'apprentissage de l'autonomie, de conquête de la liberté de mouvement. Quand le petit d'homme est mobile dans son corps, un espace de créativité peut plus aisément s'ouvrir dans sa tête.

L'alliance avec les éléments

On a fait tout un plat, chez nous, il y a quelques mois, des 40 euros donnés aux citoyens pour compenser partiellement la montée des prix de l'énergie. Combien dérisoire apparaît cette mesure gouvernementale qui n'apporte aucune réponse structurelle à la crise de l'énergie ! En continuant à baser notre développement énergétique sur les ressources fossiles et nucléaires, nous allons droit vers une catastrophe sociétale, liée à l'inexorable pénurie, dans un avenir proche, de toutes ces formes d'énergie. Pire encore : nous dressons les forces de la nature (le vent, l'eau, le soleil, la terre) contre nous. Lors de chaque geste que nous posons ou presque, les pollutions et l'effet de serre sont en effet amplifiés par nos comportements ordinaires de citoyens consommateurs. Nous sommes pris dans un jeu pipé, dominé par les électriciens et les pétroliers – lesquels n'ont évidemment d'autre « projet de société » que de réaliser un maximum de profit – et qui mine notre volonté d'éventuellement adopter des comportements favorables à l'environnement.

Le modèle mis en œuvre à Fribourg, qui consiste à s'allier les forces de la nature, va exactement dans le sens inverse. « *Peu importe le temps qu'il fait, s'amuse Jürgen Hartwig, architecte-urbaniste, l'un des experts qui guident les visiteurs dans le "Freiburg futur", s'il pleut ce sont les centrales hydrauliques qui tournent, s'il vente ce sont les éoliennes et s'il fait soleil ce sont les panneaux solaires.* » Il explique ensuite, à l'instar d'un slogan publicitaire trompeur chez nous, mais qui a

tout son sens ici : « *Vous avez l'énergie...* ». A Fribourg, les investissements dans le solaire sont en effet rétribués à concurrence de 5 à 6 % par an pour les citoyens participants !

Ce principe d'alliance avec les éléments naturels est mis en œuvre quasi systématiquement dans les investissements énergétiques tout d'abord : des panneaux solaires photovoltaïques (qui produisent de l'électricité) sont aujourd'hui installés partout où c'est possible, le long des façades de grands immeubles du centre-ville, sur les toits des nouvelles constructions... et jusque sur les tribunes du stade de foot de la ville, couvertes de cellules financées par les habitants. Même souci d'alliance avec la nature dans les aménagements des espaces publics : préservation des zones dites de biodiversité, protection des grands arbres lors de la construction des nouveaux quartiers et, aux endroits habituellement dédiés aux voitures, une large place est faite à la végétation. La « cité-jardin » chère à l'esprit des urbanismes sociaux retrouve ici tout son sens.

Même raisonnement dans la manière dont l'architecture et l'équipement des nouveaux immeubles ont été pensés. Pour se chauffer et pour se déplacer, on a résolument opté pour l'efficacité, le confort et les économies d'énergie. Quand un des habitants d'un appartement basse énergie affirme, le regard malin, qu'il paie « *141 euros de chauffage... par an* », on le regarde avec des yeux ronds, tout en faisant le calcul. En plus de l'environnement préservé, des tonnes de CO₂ économisées, c'est un mois de salaire par an que cet homme gagne sur sa facture de chauffage. Et un autre de nos guides, du genre cadre dans la quarantaine, très rigoureux, et très bien mis de sa personne, témoigne à son tour : « *Je n'ai plus de voiture personnelle. Pour mes déplacements, j'ai un abonnement aux transports en commun régionaux. Cette carte me donne accès à un réseau régional et urbain de 3 000 km et pour cela je paie 415 euros par an. En ville, je me déplace surtout à vélo et en tram (le prix est compris dans mon abonnement) et, de temps à autre, pour transporter des marchandises ou faire un déplacement particulier, je réserve le modèle de voiture que je veux à la société de car-sharing. Pour cela, je paie 100 euros de cotisation par an, plus le tarif au kilomètre, et il y a des stations de car-sharing dans tous les quartiers. A l'arrivée, pour tous mes déplacements, je paie deux fois moins que si j'avais ma propre voiture et je ne dois pas me soucier du garage, du parking, de l'entretien ou des réparations.* »



Une rue « priorité aux enfants », du quartier Vauban, à Fribourg (Allemagne).

L'homme créateur

Quels sont les ingrédients de cette alchimie qui ont permis la transformation de Fribourg ? L'attitude de la ville, bien sûr, qui a conçu un projet digne de ce nom et défini un cadre strict en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de mobilité, d'économies d'énergie... Projet dans lequel les acteurs de terrain ont été invités à s'inscrire, pour participer à ce renouveau urbain.

L'alliance et la concertation permanente avec les habitants désireux de s'épanouir dans une ville à échelle humaine nous paraît constituer un second élément important. « *A Fribourg, il existe un noyau de quelque 500 personnes, qui se soucient réellement d'énergie et d'avenir* », estime l'un de nos experts. Assez, semble-t-il, pour enclencher un mouvement. Pour mobiliser et faire circuler les ressources financières susceptibles de créer la plus grande foire européenne aux énergies solaires, un centre de recherche sur le solaire, une usine de production de panneaux photovoltaïques, un centre de formation aux énergies alternatives pour électriciens et chauffagistes, pour installer des panneaux sur les toits de la plupart des immeubles des nouveaux quartiers, pour remodeler la mobilité dans toute la région, pour développer un tourisme intelligent basé sur l'innovation et le futur.

S'allier avec les éléments naturels, faire circuler l'argent, l'investir dans des projets innovants, et surtout remettre l'homme au centre du projet urbain : le voilà sans doute le secret de Fribourg. ■ André Ruwet

En savoir +

innovations-tous.de