

L'Ecoquartier
Vauban
à Fribourg



Une démarche
globale pour
une réalisation
exemplaire

Joseph Rabie
Hesp'ère 21
septembre 2009

I Introduction

« L'atout le plus fort du projet est la participation des gens qui sont en train de créer le quartier. Les ressources fondamentales sont les idées, la créativité et l'engagement des personnes, tendues vers l'objectif commun de créer leur propre quartier. »

- Forum Vauban

La ville de Fribourg, en Allemagne, est située sur le pli topographique qui délimite la large plaine de la vallée du Rhin et la montée vers les hauteurs de la Forêt Noire. Cette ville est constituée d'un centre historique, assez petit, et d'une périphérie élargie assez compacte, construite plutôt en habitat collectif, avec un excellent réseau de transports en commun.

Depuis plusieurs décennies Fribourg s'est engagée dans une démarche intégrant les questions d'environnement. Démarche menée avec conviction : aujourd'hui la municipalité est dirigée par une coalition où le parti des Verts est majoritaire (l'autre partenaire étant les conservateurs).

La « Région Solaire Fribourg » se définit comme étant « n° 1 de l'énergie solaire en Allemagne » : la quantité d'énergie solaire générée par habitant est parmi la plus élevée en Allemagne (Fribourg étant une des villes les plus ensoleillées !) ; la recherche et le tissu industriel, encouragés par des aides institutionnelles, sont porteurs d'innovation dans ce domaine. Badenova, l'entreprise régionale d'énergie, est fortement impliquée dans l'énergie solaire, mais également dans d'autres

énergies renouvelables : éoliennes ; cogénération d'électricité et chaleur utilisant les déchets de l'industrie forestière locale ; hydroélectricité. L'engagement de la ville est également tourné vers les questions de mobilité : 500 km de pistes cyclables sont utilisées par une population massivement acquise aux vertus du vélo.

Au début des années 90, la ville de Fribourg, face à une sérieuse pénurie de logements, s'est engagée sur deux projets d'aménagement urbain d'envergure. Le premier, le nouveau quartier de Rieselfeld, sera édifié à l'ouest de la ville sur une vaste étendue polluée par l'épandage des eaux usées de la ville. Après dépollution, 75 hectares seront aménagés pour construire des logements (près de 11 000 personnes actuellement) et 200 hectares seront aménagés en réserve naturelle. Le deuxième projet, le quartier de Vauban, sera édifié au sud sur 38 hectares, occupés jusqu'alors par la caserne des forces d'occupation françaises. Dans les deux cas la municipalité imposera un cahier des charges exigeant en termes environnementaux : économie d'énergie, mobilité, densité urbaine, etc. Dans les deux cas aussi, la ville cherchera activement la participation de la population dans l'élaboration du nouveau cadre de vie.

Ce qui se passe alors à Vauban est exceptionnel. Bien avant le départ des forces françaises en 1993, des mouvements militants locaux, engagés sur des questions d'habitat et d'écologie, voient ici une occasion d'expérimenter leurs idées. Ils investissent le terrain en même temps que la ville s'engage à l'acheter à l'Etat Fédéral. Le Forum Vauban, plateforme associative réunissant ces militants devient une force d'invention et d'intervention incontournable dans l'acte politique d'édification urbaine. Travaillant avec la ville tantôt en accord, tantôt en contrepouvoir, le forum propulse une nouvelle manière de générer de l'espace urbain et du logement, à la fois écologiquement et socialement novatrice. Le recours massif aux Baugruppen - habitats groupés - où chaque immeuble est conçu et construit en autogestion par ses futurs habitants est primordial dans la création d'un quartier qui sera finalement doté d'une urbanité remarquable. La comparaison avec Rieselfeld, qui a été bâti en majeure partie par des promoteurs immobiliers privés, démontre clairement la différence : Rieselfeld est certes très agréable et apprécié de ses habitants. Mais quand on voit l'exubérance et la richesse de l'environnement de Vauban, on découvre ce qui devient possible quand l'engagement

populaire contrôle réellement le processus participatif.

Quand on vient à Vauban, on est frappé par la sobriété et l'abondance du lieu. Sobriété dans la consommation de biens soustraits à la terre ; abondance de l'esprit créatif. Il y a de la végétation partout, des jardins débordants, un peu sauvages, dont on ressent l'amour dans lequel ils sont entretenus. Les enfants jouent sans entrave dans la rue, où les voitures n'ont pas (ou très peu) de droit de cité : un espace de liberté dans un cadre sûr. L'architecture du bâti est sans cesse différente, dans ses formes, ses matériaux, ses couleurs : on a la sensation d'harmonie au sein même d'une complexité généreuse ; une sensation paradoxale de richesse, apportée par la mise en œuvre dans la justesse de moyens modestes. Le tout exsude une atmosphère de convivialité, d'amitié, d'esprit libertaire, trouvant le juste équilibre entre épanouissement individuel et plein engagement auprès du projet collectif. On a l'impression que dans l'édification de Vauban, sachant bien que le processus d'accouchement a été difficile, complexe, où il fallait se battre avec entêtement, on a vécu un de ces moments de grâce où on entrevoit une étincelle d'utopie.

Narrative Chronologique

1937 La caserne « Leo Schlageter » (au nom d'un héros de la Première Guerre Mondiale exécuté par les français en 1923) est construite pour l'armée allemande à la veille de la Deuxième Guerre Mondiale.

1952 La caserne est réquisitionnée par les forces françaises stationnées en Allemagne, qui la renomme « Vauban » en hommage à Sébastien Le Prestre, marquis de Vauban, architecte militaire de Louis XIV.

1975 Projet de construction de la centrale nucléaire de Wyhl près de Fribourg. Le projet est abandonné suite à une procédure menée par les viticulteurs locaux (plus tard, suite à l'accident

de Tchernobyl en 1986, l'Allemagne décide d'abandonner la production nucléaire d'électricité). Un engagement écologique durable est né au sein de la Municipalité de Fribourg : promotion des transports publics et modes de déplacements doux, notamment tramway, bus, vélo et marche à pied ; planification énergétique, via économies, énergies renouvelables, efficacité énergétique (par exemple par cogénération) ; plan global de protection du climat ayant pour objectif la réduction des émissions de CO₂ ; gestion des déchets (à travers le concept « la réduction plutôt que la valorisation, plutôt que l'élimination »).

1992 Suite à la réunification, les forces françaises quittent l'Allemagne, libérant le site de la caserne Vauban qui revient à l'Etat Fédéral.

1993 Face à une pénurie extrême en logements, notamment pour étudiants (Fribourg est une grande ville universitaire, avec 30 000 étudiants - environ 15 % de la population), les premiers habitants squattent le site dans des roulottes. La coopérative d'habitation SUSI (« Selbstorganisierte Unabhängige Siedlungs Initiative » - « Initiative indépendante d'auto-habitat ») s'installe sur le site et achète à l'Etat Fédéral quatre baraquements avant que la ville le fasse. La ville achète à l'Etat Fédéral le reste du terrain pour 20 millions d'Euros. Le Conseil

Le site, à l'époque de la caserne française. On distingue les baraquements allemands datant de la guerre (toitures grises ou rouges) des hangars français blancs, plus récents.



Les hangars français sont démolis et le site dépollué. Les arbres, magnifiques, sont préservés dans le nouveau plan.



Les quatre baraquements du SUSI et les six baraquements de l'Association des Etudiants, situées à l'entrée du quartier, sont rénovés.



La première tranche de construction est bien engagée, avec des Baugruppen, à l'est du site.

Municipal de Fribourg entreprend immédiatement le processus de requalification urbaine du site qui couvre une superficie de 38 hectares.

1994 Concours d'urbanisme organisé par la ville de Fribourg, gagné, parmi 60 concurrents, par le cabinet d'architectes Kohlhoff & Kohlhoff de Stuttgart. Les paysagistes Luz et associées et Hans Billinger, bureau d'études en transports, sont choisis pour leur parti-pris vert. La ville engage une entreprise publique de développement, le Kommunalentwicklung LEG Baden-Württemberg GmbH en tant que maître d'ouvrage délégué. Les premiers travaux sur le site concernent la dépollution des sols et la démolition d'une partie des baraquements militaires en dépit du conflit autour de leur sauvegarde.

1995 Premières discussions sur le projet d'aménagement. Dès le début, les aspects écologiques, de développement soutenable et de mixité sociale, constituent le fondement du projet. L'association Forum Vauban, créée par des militants, est choisie comme représentant légal du processus de participation citoyenne. Le SUSI et l'Association des Etudiants commencent à rénover dix baraquements pour les étudiants et des personnes à revenu très bas.

1996 Conception participative des éléments principaux du projet, notamment le plan de masse et les espaces verts. Le dispositif « vivre sans posséder de voiture personnelle » est élaboré. Forum Vauban, dans le cadre du projet « Réalisation du Quartier Pilote Vauban », financé par le programme LIFE de la Commission Européenne, initie le projet « Appui scientifique

pour l'extension des processus de participation ». C'est ainsi qu'il développe les concepts de soutenabilité dans les domaines de l'énergie, la mobilité et l'écoconstruction sociale.

Une campagne d'information « Wohnfrühling » (« le printemps des habitations ») est lancée pour trouver les premiers habitants.

La coopérative sociale d'habitation Genova est créée et les premiers groupes d'habitat groupé en co-construction - Baugruppen - sont constitués.

Les premiers lots sont vendus aux constructeurs privés et à quelques promoteurs par la Municipalité de Fribourg.



1998 Les premiers chantiers des Baugruppen sortent de terre.

2000 La première phase de développement se termine. La Municipalité lance la commercialisation de la deuxième phase.

Le projet européen prend fin avec la conférence internationale « Urban Visions », organisée à Fribourg. L'activité de Forum Urbain est désormais réorientée : le travail scientifique et conceptuel laisse sa place au travail social auprès des habitants et sur le développement du quartier.

2002 Suite à une longue lutte avec les habitants, la Municipalité accepte la rénovation du « Haus 037 » en maison de quartier et la réalisation de la place du marché.

Désormais plus de 2700 personnes habitent Vauban, 20 % étant des enfants de moins de 10 ans.

2004 Le Forum Vauban est poussé à la faillite par un contentieux avec la Commission Européenne, suite à la remise en cause de financements qui, pourtant, avaient été validés précédemment.

2005 Création de l'association de quartier Stadtteilverein Vauban e.V. représentant les habitants auprès de la Municipalité, sans pour autant bénéficier du statut qu'avait le Forum Vauban.

La troisième tranche de construction est commencée.

2006 Mise en circulation de la ligne de tramway n° 3, qui longe l'Allée Vauban au centre du quartier

et le relie au centre de Fribourg.

2007 Inauguration du « Haus 037 » et de la place du marché, l'Alfred-Döblin Platz. Le quartier Vauban a désormais son cœur.

2008 La période de construction approche à sa fin, Vauban compte désormais une population de 5500 habitants, dont 30 % d'enfants et moins de 3 % de personnes ayant 60 ans ou plus.

600 emplois ont été créés sur le site, notamment dans le commerce, les services, l'artisanat.

2009 La ville projette de construire un grand centre d'affaires « vert » sur la parcelle stratégique située à l'entrée du quartier. Les habitants, qui ont d'autres idées, s'y opposent...

La rénovation du « Haus 037 » et la place du marché sont en cours. Ils seront inaugurés en 2007

2003



Trois baraquements, malgré la proposition d'un projet de rénovation à bas coût, seront démolis en 2004.

2004



Le chantier de la ligne du tramway n° 3 sur l'Allée Vauban est en cours.

2005



La troisième tranche de construction commence à l'ouest du site : il s'agira de Baugruppen et d'immeubles de promoteurs avec parkings en sous-sol.

2006



2009 : les derniers immeubles sont réalisés à l'extrémité ouest de l'Allée Vauban. Il s'agit d'un mélange entre Baugruppe et opération de promotion immobilière classique.



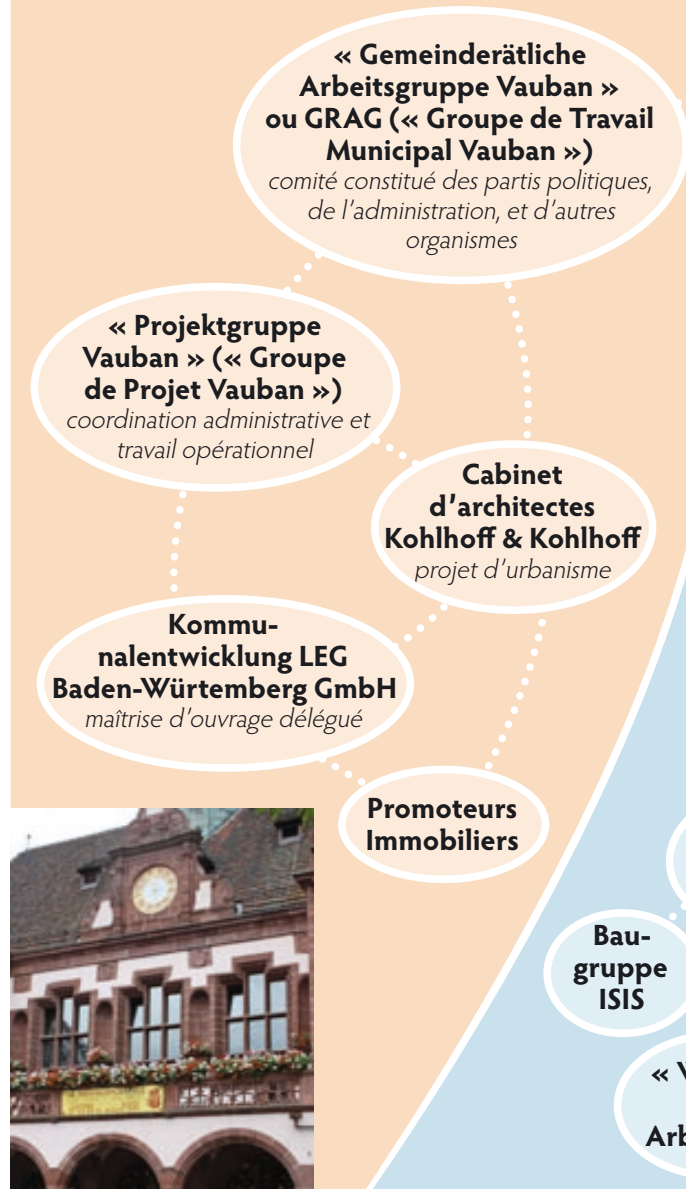
2009 : la parcelle à l'entrée du quartier est le théâtre d'un désaccord entre des associations d'habitants et la Municipalité, qui projette de construire un centre d'affaires « vert ». Sur la bannière : « le capitalisme vert est un mensonge ».

La Municipalité de Fribourg, dès l'achat du terrain et l'organisation du concours d'urbanisme gagné par le cabinet d'architectes **Kohlhoff & Kohlhoff** de Stuttgart, s'est engagée dans une démarche de développement d'un quartier écologique, tout en encourageant ouvertement le processus de participation des habitants. En ce qui concerne la participation, la ville s'est fait déborder par les habitants, extrêmement engagés, à tel point que l'association SUSI a réussi à préempter la ville en achetant quatre casernes directement à l'Etat Fédéral !

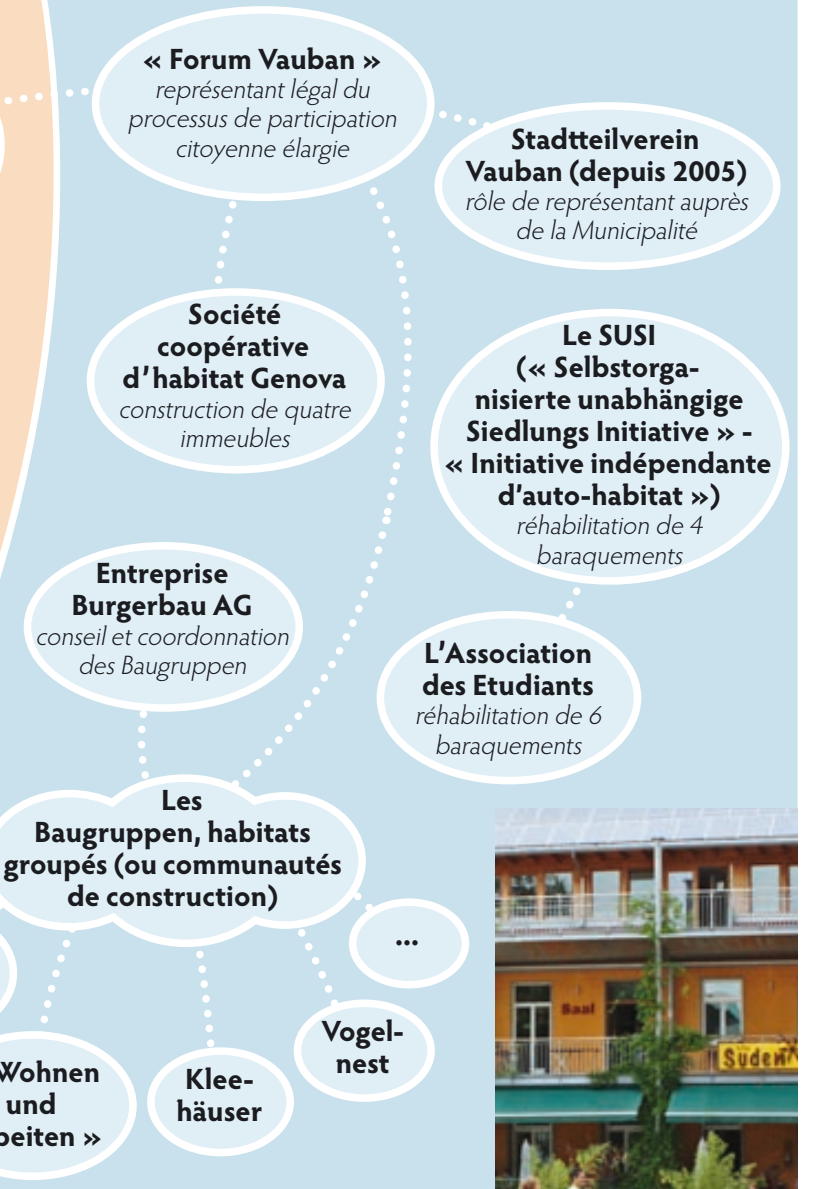
Trois organismes principaux ont été chargés de travailler de concert pour réaliser le projet. Les deux premiers étaient des émanations des autorités locales : l'un représentant l'échelon politique et le second l'échelon administratif et opérationnel. Le troisième, l'association Forum Vauban, qui représentait en quelque sorte la « société civile » face au « politique », était fondée par des militants soucieux de mettre en pratique des valeurs alternatives d'autogestion, de préservation de l'existant et d'un habitat doux, notamment face à la voiture. Sa légitimité a été reconnue en 1995 quand la Municipalité l'a choisi en tant que représentant légal du processus de participation citoyenne.

« Gemeinderätliche Arbeitsgruppe Vauban » (« Groupe de Travail Municipal Vauban »), autrement appelé le **GRAG**, était un comité émanant du Conseil Municipal dédié spécifiquement à Vauban. Il était constitué de représentants

La Municipalité de Fribourg



Associations, groupes à Vauban



des partis politiques, de représentants de l'administration, et de membres d'autres organismes partis prenantes, notamment Forum Vauban. Le comité était le lieu central pour l'échange d'informations, le débat, et le travail de préparation des décisions - la prise de décision étant la prérogative du Conseil Municipal lui-même. Par ailleurs, des comités spécifiquement chargés des missions de travail social ont été établis, au sein d'une coopération régie par une convention entre la ville et Forum Vauban.

« **Projektgruppe Vauban** » (« Groupe de Projet Vauban ») était chargé de la coordination administrative du projet et du travail opérationnel de développement du site. Établi au sein des Services Techniques de la Municipalité, le groupe a développé l'infrastructure générale du quartier. Il était responsable, par exemple, de la construction de l'école et des jardins d'enfants. Il était chargé, en outre, de la vente des parcelles. La maîtrise d'ouvrage a été déléguée au **Kommunalentwicklung LEG Baden-Württemberg GmbH**, une entreprise publique de développement.

Enfin, « **Forum Vauban** », association à but non lucratif, réunissant des militants engagés sur des questions écologiques, était le représentant légal du processus de participation citoyenne élargie dans la planification et la construction. Les militants qui ont créé le Forum Vauban avaient fourbi leurs premières armes dans le mouvement anti-nucléaire et écologiste des années '70 et '80.

Au-delà de l'organisation de la participation citoyenne, le Forum Vauban, dans

le cadre du projet « Appui scientifique pour l'extension des processus de participation », a conceptualisé et propulsé la notion de quartier soutenable, notamment en termes d'énergie et de transport. Il a également participé à l'aménagement urbanistique du quartier et apporté une aide aux projets de d'habitat groupé en co-construction (« Baugruppen »), l'objectif étant l'élaboration d'une conception globale du quartier en termes socio-écologiques.

Une équipe de professionnels y travaillait à plein temps, avec une série de groupes de travail sur des thèmes tel que la circulation, l'énergie, les femmes. Forum Vauban a été financé par les cotisations de ses membres - plus de 300 - ainsi que par des donations, une dotation de la part de la Municipalité, quelques revenus, et des financements européens dans le cadre de différents projets. Son travail au sein du GRAG a été déterminant pour porter la vision des habitants auprès de la Municipalité.

Entre 1996 et fin 2000 Forum Vauban a organisé une quarantaine d'ateliers, de voyages d'études, trois festivals, et une conférence internationale, « Visions Urbaines ». Ces activités permettaient d'approfondir les connaissances sur les nombreux sujets touchant à l'urbanisme, la mobilité, la construction écologique, la participation... Par la suite, l'activité du Forum Vauban s'est portée sur les aspects de l'intégration sociale du quartier. Son rôle a été prépondérant dans la réalisation de la maison de quartier, le « Haus 037 », dans une des casernes, l'ancien mess des officiers français, vouée par la ville à la



Forum Vauban et l'ICLEI (« International Council for Local Environmental Initiatives » - « Conseil International pour des Initiatives Environnementales Locales ») ont organisé la conférence « Urban Visions » à Fribourg, le 28-31 octobre 1999. Ces 10 thèses pour le développement soutenable, qui résument l'action du Forum Vauban, ont été publiées en guise de conclusion des travaux :

- *promouvoir une culture d'aménagement intégrant tous les acteurs administratifs, politiques, participatifs, experts, avec une approche basée sur l'apprentissage ;*
- *mettre en place de nouvelles formes de participation où les habitants, disposant des moyens en temps et financiers*

nécessaires, deviennent des acteurs clés pour réussir la ville soutenable ;

- *appliquer des concepts de mobilité et favoriser des moyens de transport communs, en minimisant la place de la voiture ;*
- *promouvoir des techniques de construction saines, économes en ressources, esthétiques, prenant en compte toute le cycle de vie du bâti, en respectant la biodiversité du site ;*
- *utiliser des ressources énergétiques écologiques et renouvelables, en minimisant la consommation, ayant une gestion efficace et économe ;*
- *renforcer l'économie régionale, pour réduire l'impact environnemental des transports, en encourageant des petites entreprises, notamment dans les services ;*
- *concevoir une sphère de vie mettant l'accent sur le social, avec mixité fonctionnelle et sociale, avec une conception intégrant des espaces privés et publics, avec une utilisation flexible des espaces permettant une diversité de styles de vie, avec une participation étendue et une responsabilité partagée ;*
- *fixer des normes plancher en termes d'aménagement et de construction soutenable, avec la volonté de les dépasser ;*
- *cultiver des contacts entre villes, experts et projets pour échanger des expériences et répandre des bonnes pratiques ;*
- *encourager des solutions non conventionnelles pour dépasser les pratiques actuelles.*



Un des immeubles de la société coopérative d'habitat Genova, avec sa salle commune (à gauche), et l'ascenseur et passerelles (à droite) permettant l'accès des personnes handicapées ou âgées.

démolition.

En 2004, suite à une demande de remboursement de la part de l'Union Européenne, Forum Vauban a été contraint à la faillite. Il s'agissait d'une situation kafkaïenne où des sommes déjà comptabilisées pour subventionner l'achat de dispositifs d'économie d'énergie ont été mises en cause par un audit qui a découvert des irrégularités d'attribution - qui se sont avérées mineures par la suite. La fermeture de Forum Vauban a été vécue comme un coup extrêmement dur par les habitants.

La question de comment organiser la vie du quartier une fois sa construction terminée, ainsi que sa représentation auprès de la Municipalité, s'est posée bien avant la dissolution du Forum

Vauban. Un modèle institutionnel a été proposé composé d'un conseil de quartier fonctionnant en démocratie directe et d'une association chargée des travaux de gestion. En fin de compte, seule l'association a été créée en 2005, **Stadtteilverein Vauban**, prenant la responsabilité de certains travaux sur le quartier et le rôle de représentant auprès de la Municipalité, mais ne disposant aucunement de la même force de proposition et d'influence qu'avait le Forum Vauban. Aujourd'hui, différents groupes de travail sont chargés de sujets précis : la place du marché, la circulation, le contre-projet pour l'entrée du quartier (où la Municipalité s'est engagée dans un projet de grand bâtiment, centre d'affaires « vert »).

Forum Vauban a été à l'origine de la création d'autres groupes, notamment la so-

ciété coopérative d'habitat **Genova**, créée en 1997, qui a construit 73 logements dans quatre immeubles. Sa philosophie est centrée sur la mixité générationnelle et sociale, la solidarité, l'action commune avec prise de décision collective. Les appartements, circulations et ascenseurs sont aux normes pour personnes âgées ou handicapées. Des salles communes et des chambres d'amis permettent la réduction de la superficie des appartements. Le supermarché-coopérative bio de Vauban appartient à Genova. Pour la construction, Genova a mis en œuvre des matériaux écologiques, performants en termes d'économie d'énergie, tout en étant bon marché, notamment le bois, abondant à la lisière de la Forêt Noire.

Les **Baugruppen**, habitats groupés (ou communautés de construction), se sont

avérés être un moyen efficace pour assurer une diversité de formes de bâti et de mixité sociale. Le processus consistait à constituer des groupes, choisir une parcelle, élaborer un projet collectif, puis engager un architecte et les différents corps d'état. Chaque groupe agissait avec des degrés variables d'autogestion, parfois en confiant à l'architecte le pilotage du processus. Cette complicité développée durant tout le processus de construction a généré des relations de bonne entente dans la durée, une fois le projet réalisé et habité. Ainsi, l'œuvre commune de construction est devenue œuvre de vie collective, en contraste avec des immeubles où chaque foyer vit en autarcie sans relation particulière avec ses voisins.

Une réelle économie, de 10-20 %, a été réalisée sur les coûts de construction par

rapport à la promotion immobilière traditionnelle, tout en offrant bien plus de souplesse, chaque foyer pouvant définir précisément le plan de son appartement selon ses desiderata présents et futurs (par exemple la possibilité de sous-division une fois les enfants partis). L'ensemble des habitants de chaque Baugruppe a défini ensemble les espaces communs, dont des chambres d'amis, salles, chaufferies, buanderies, jardins collectifs, etc., permettant une économie supplémentaire en superficie par logement et en énergie.

Une cinquantaine de Baugruppen ont vu le jour. A signaler l'initiative « **Wohnen und Arbeiten** » (« Habiter et travailler » - Walter-Gropius Straße 22) qui a construit le premier immeuble à énergie passive en Allemagne ; le **Vogel-nest** (Walter-Gropius Straße 6), une

des premières constructions en ossature de bois en Bade-Wurtemberg ; le **Klee-häuser** (Paul-Klee-Straße 6-8), « maison zéro » à bilan carbone neutre, avec une grande installation photovoltaïque sur le toit ; **Baugruppe ISIS** qui testa différents systèmes de ventilation double flux avec récupération de chaleur. Un véritable esprit d'expérimentation et de créativité faisait que chaque Baugruppe est devenu une source d'innovations architecturales et écologiques rendues possibles par la nature même de la démarche collective de leur mise en œuvre.

L'entreprise **Burgerbau AG**, a été créée pour conseiller et coordonner les projets des Baugruppen. Elle fournissait l'expertise et les ressources professionnelles pour toutes les étapes du processus, à partir de la constitution des groupes, la réservation

des terrains, la prise de responsabilité financière et comptable, le suivi et le contrôle des coûts, des délais, et la qualité de construction.

Le **SUSI** (« Selbstorganisierte unabhängige Siedlungs Initiative » - « Initiative indépendante d'auto-habitat ») avait été constitué par les premiers habitants qui ont pris possession du lieu dès le départ des forces françaises. Prémptant la Municipalité, ils ont réussi à acheter directement de l'Etat Fédéral quatre baraquements à l'entrée du quartier. Tout en étant étudiants et sans moyens, ils ont réussi à constituer le fonds nécessaire à partir de crédits bancaires, crédits privés (400 000 € récoltés en 8 semaines !), une subvention de l'état, et une contribution en nature : chaque futur habitant s'engageant à travailler

Les baraquements rénovés par le SUSI. Sur le bâtiment à l'entrée du quartier (à gauche), à l'angle de l'Allée Vauban et la Merzhauser Straße, la devise de Fifi Brindacier et du SUSI : « Nous faisons le monde pour nous, de façon qu'il nous plaise ». Chaque ancien baraquement (au centre), bénéficie d'un traitement très personnel, avec l'ajout de balcons de toutes sortes par exemple. Sur les voies intérieures (à droite), le « Projet expérimental de lieu d'habitation sur roues » : des camions et roulottes transformés en logements.





Le village d'étudiants de Vauban, rénové par l'Association des Etudiants.

110 heures gratuitement. La rénovation a duré quatre ans, dans le respect d'un processus démocratique, avec l'utilisation de matériaux écologiques bons marchés. Le projet est constitué de 45 logements pour un peu plus de 250 habitants. Des locataires précaires peuvent occuper des collocations, leur loyer modeste étant complété par 105 heures de travail au service du collectif sur une période de 3 ans.

L'Association des Etudiants a rénové quatre autres bâtiments pour créer le Studentendorf Vauban (Village d'Etudiants Vauban), avec près de 600 chambres d'étudiants.

Pour finir, il est à noter que la réussite du Quartier Vauban est portée par la philosophie opérationnelle du « **apprendre en planifiant** », la mise en œuvre par l'ensemble des partenaires d'une méthodologie de travail ayant la recherche et l'expérimentation comme fondements, avec la capacité de remettre en question et de faire évoluer des pratiques selon l'expérience pratique gagnée sur le terrain.

Urbanisme

La ville de Fribourg est engagée dans une démarche urbanistique intégrant les questions écologiques depuis plusieurs décennies déjà. Le plan d'urbanisme à l'échelle de la ville est basé sur un concept d'espace urbain compact, l'objectif étant d'éviter les moyens de transport mécanisés en favorisant les déplacements doux et a distances courtes, à pied et à vélo. Des zones piétonnes, un réseau de 500 km de pistes cyclables, un réseau bien maillé de tramways et de bus, une gestion rationnelle du stationnement véhiculaire et des voies résidentielles en zone 30 forment un système intégré optimisant les déplacements en termes économiques, écologiques, en temps usager et d'agrément. Le plan privilégie des pôles de quartier forts et le développement le long des axes de transport en commun. En corollaire, l'étalement en périphérie est minimisé, en réduisant les sols constructibles, et la Municipalité envisage même l'interdiction de toute construction nouvelle à l'échéance d'une dizaine d'années. Le développement des espaces verts se fait, au-delà de la création de nouveaux parcs de quartier, par l'interconnexion à travers une continuité de coulées vertes et de biotopes protégés. Le plan prend en compte le climat urbain en maintenant les voies de circulation de l'air. La disposition et la construction même du bâti sont assujetties à un cahier des charges écologique strict.

Tous ces principes ont été intégrés dès le départ dans le plan du Quartier Vauban, dessiné par le cabinet d'architectes

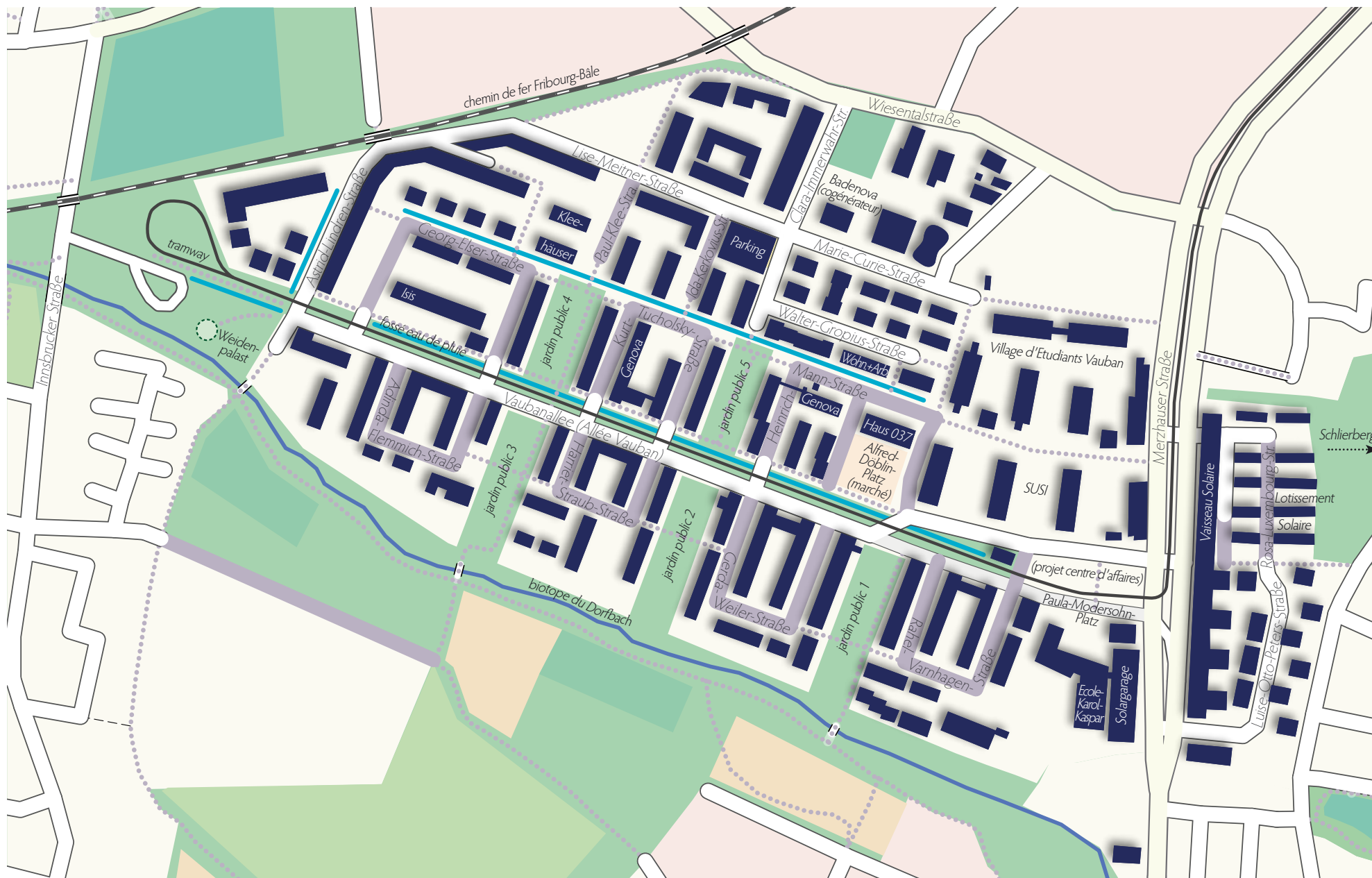
Kohlhoff & Kohlhoff de Stuttgart, lauréat du concours lancé en 1994. Edifié sur une superficie de 38 hectares, avec une population de 5500, Vauban affiche une densité forte : près de 150 habitants / hectare (comparable aux communes de la petite couronne de Paris ; un peu plus de 200 habitants / hectare dans Paris même). Une telle densification, avec un bâti compact et des parcours courts permettant de se rendre partout en quelques minutes, constitue un des éléments fondateurs de l'écologie urbaine du lieu. La mixité des fonctions, la proximité des écoles, la maison du troisième âge, les commerces, la zone d'activités et ainsi de suite contribuent à son maillage social.

Le Quartier Vauban est situé à 3 km au sud-ouest de la vieille ville de Fribourg, sur un terrain en légère pente, descendant d'est en ouest. L'entrée se fait à l'est, à partir du Merzhauser Straße (voir le plan page suivante), un des axes principaux de Fribourg, bordé de résidences d'habitation et d'immeubles d'entreprises, qui coupe le site de nord en sud. Vers l'est, au-delà de l'ensemble du Solarsiedlung (« Lotissement Solaire ») - constituant la zone est de Vauban - et quelques lotissements, se trouve la colline du Schlierberg, premier contrefort de la Forêt Noire, couvert par des vignobles, des champs et des bois. À l'est, le site est bloqué d'une manière un peu abrupte par le talus du chemin de fer Fribourg-Bâle, créant une rupture visuelle entre Vauban et le quartier résidentiel de l'autre côté, malgré le passage de l'Innsbrucker Straße sous la



L'Allée Vauban constitue l'axe central du quartier. Vues vers l'ouest (en haut) et vers l'est (en bas). Les façades sur rue alternent fronts bâtis et espaces verts dans une cadence régulière : au sud, le trottoir passe sous des arcades. Au sud également, rue et places de stationnement pour visiteurs ; au nord, chemin pour piétons et vélos. Notez la végétation qui commence à grimper sur les poteaux du tramway, qui monte toute la longueur de l'allée, et l'alignement des arbres datant de la première implantation de la caserne dans les années trente.

Quartier Vauban : plan de masse



Structuration urbaine à l'échelle de l'îlot (ilôts juxtant la façade sud de l'Allée Vauban)

La voie en forme de « U » est un espace public intimiste à la lisière de l'Allée Vauban, sans places de parking. Les voitures y accèdent uniquement pour des livraisons. On circule en vélo ; les enfants jouent librement dans cet espace protégé de la circulation lourde.

Les jardins entre la voie et l'alignement du front bâti en retrait sont gérés collectivement au niveau de chaque immeuble. Ils constituent un espace semi-privé qui participe à l'identité, à l'embellissement et à la continuité du domaine public.

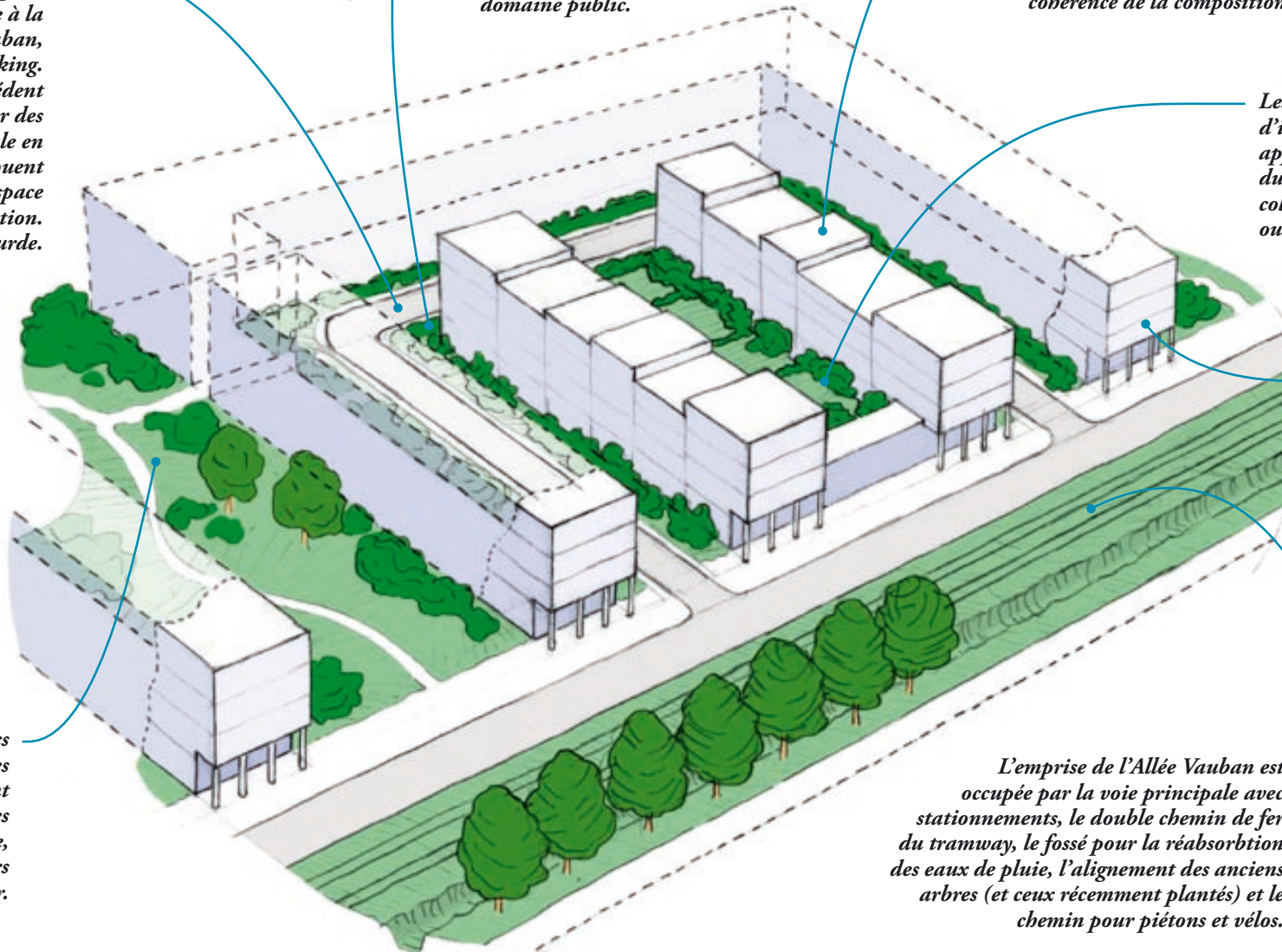
Chaque immeuble s'étend entre les limites séparatives latérales de sa parcelle engendrant ainsi une continuité de façade urbaine très affirmée. Les différences de style, de matériaux, de hauteur créent un environnement visuellement complexe et fécond, sans pour autant nuire à la cohérence de la composition de l'ensemble.

Les jardins au cœur d'îlot sont soit privés, appartenant au logement du rez-de-chaussée, soit collectifs, appartenant à un ou à plusieurs immeubles.

La façade sur l'Allée Vauban est une alternance régulière de fronts bâtis sur arcades et d'espaces verts.

Des jardins publics alternent avec les zones bâties, créant un réseau d'espaces de jeu et de détente, distribué à travers tout le quartier.

L'emprise de l'Allée Vauban est occupée par la voie principale avec stationnements, le double chemin de fer du tramway, le fossé pour la réabsorption des eaux de pluie, l'alignement des anciens arbres (et ceux récemment plantés) et le chemin pour piétons et vélos.



La végétation luxuriante témoigne du fort niveau de participation où les habitants sont acteurs à part entière dans le processus de production de leur quartier, de l'échelle urbaine à l'échelle de chaque bâtiment. Ceci inclut l'autogestion des espaces verts, privés et semi publics. Le vert est partout : dans la rue, au pied des immeubles, le long des murs, dans les balcons et jusqu'aux toits-terrasses et toitures végétalisées. La prise en charge par les habitants se manifeste à travers la générosité de l'esprit du lieu et assure une grande cohérence formelle... et fonctionnelle.



voie ferrée. Au nord, le Wiesentalstraße fait face à la zone d'activités sud de Fribourg. C'est là que se sont implantées les activités de Vauban. La limite sud du quartier est bordée sur toute sa longueur par la coulée verte du charmant ruisseau du Dorfbach, un des biotopes mis en place par la Municipalité.

L'Allée Vauban, orientée d'est en ouest, constitue l'axe central du quartier. C'est un espace vert, où le tramway roule sur un tapis d'herbe, bordé en partie par un alignement de grands arbres datant de la construction initiale de la caserne il y a 70 ans, prolongé par des arbres récemment plantés. C'est également une façade urbaine, ordonnancée par l'alternance régulière des front de bâti sur arcades et des jardins des cours intérieures s'ouvrant vers l'allée. Le rez-de-chaussée de chaque

côté de l'allée est occupé par des commerces et d'autres activités en interface avec les arrêts du tramway, créant un lieu passant et animé, urbain et amical. Du côté sud, des ruelles en forme de « U » donnent accès aux îlots latéraux aménagés en profondeur. Leur positionnement est parfois irrégulier afin de se composer avec les alignements des anciens arbres qui parsèment le site (les arbres ont été tous préservés). La structuration sur la partie nord du site est un peu différente : une deuxième rue (Lise-Meitner-Straße / Marie-Curie-Straße), parallèle à l'Allée Vauban, irrigue le parcellaire via une série d'impasses. De part et d'autre de l'allée, le bâti est coupé par cinq jardins publics.

Chaque îlot est découpé en parcelles de tailles variables, mais généralement petites, délimitées en fonction des besoins

individuels de chaque Baugruppe qui y est édifié. L'occupation du sol du bâti sur chaque parcelle s'étend entre les limites mitoyennes de chaque côté, créant ainsi une continuité de façade urbaine. Les différences de conception architecturale s'expriment à travers une grande liberté de styles, matériaux et couleurs : on pourrait penser qu'une telle complexité serait visuellement disruptive... bien au contraire, l'impression reste cohérente et des plus agréables. Sur rue, le bâti est placé en léger retrait par rapport à la limite de parcelle sur voie. Une deuxième continuité, parallèle à la façade urbaine, s'exprime à travers les jardins foisonnants, non clôturés, ponctués régulièrement par les abris à vélos et à poubelles (bénéficiant eux aussi d'un soin architectural remarquable). Les jardins des cours intérieures appartiennent aux appartements du

Les cinq jardins publics ont été conçus par les habitants eux-mêmes : chacun est donc différent, avec une atmosphère particulière : jardin de jeux, jardin d'agrément, jardin d'aventure...





Les locaux extérieurs « utilitaires » : cabannes de jardin, abris de vélo et de poubelles sont conçus avec soin et imagination. Ils prennent leur place dans la définition de la spatialité urbaine, en « épaississant » l'emprise semi-publique entre voie et façade.

rez-de-chaussée. Les appartements en étages disposent d'amples balcons, voire de toitures-terrasses.

La hiérarchisation des espaces entre l'échelle urbaine et architecturale se fait par une modulation entre espace public, semi-public et privé. L'espace semi-public entre la voie et le front bâti est géré par les habitants au niveau de chaque parcelle, et il prend pleinement sa place dans l'organisation spatiale, créant un domaine fonctionnel entre lieu collectif et lieu individuel. Ceci n'est pas anodin, car dans des copropriétés « normales », où très peu, voir aucune conscience collective ne lie entre eux les ménages voisins, de tels espaces semi-publics deviennent des non-lieux négligés, symboles visuels du délaissement social du lieu commun par les habitants.

Les constructions individuelles sont le lieu d'expérimentation d'utilisation de matériaux écologiques. Bois, terre, et autres produits locaux sont utilisés, privilégiant les matériaux sains et peu polluants. Les toitures végétalisées sont obligatoires en deçà d'une pente de 6 % : ces toitures génèrent un microclimat améliorant sensiblement la qualité de l'air et atténuant la chaleur en été.

Une étude en cours, pilotée par l'Öko-Institut (« L'Institut d'Ecologie ») porte sur le bilan global de tout le cycle de vie des constructions en termes de fabrication, transport, construction, utilisation, démolition.

Circulation

La place de la voiture dans la ville a constitué un sujet central des débats sur la forme du quartier à venir. Vauban a innové par la transformation de la relation avec l'automobile, qui à son tour a transformé la configuration spatiale ainsi que le fonctionnement des voies. Le dispositif « vivre sans posséder de voiture personnelle » était porteur d'une conception qui réduisait l'utilisation des voitures, jusqu'à s'en affranchir totalement, au moins pour les déplacements internes au quartier. Le plan d'urbanisme de la ville, imposant un bâti dense et des parcours courts, était le premier pas dans cette direction. Ainsi, à Vauban, les écoles, magasins, parcs, etc., sont tous accessibles en quelques minutes à pied et à vélo.

Le Forum Vauban est allé plus loin en portant une vision où la voiture sera totalement absente des voies secondaires. Il est ainsi interdit de construire des places de parking sur les parcelles et il n'y a pas de places sur ces voies - les voitures n'y sont tolérées que le temps des livraisons. La rue constitue un environnement extérieur sûr où les enfants peuvent jouer sans crainte.

Toutes les voitures sont garées dans deux silos de stationnement, l'un au nord, accessible à partir du Wiesentalstraße, l'autre, au sud-est, du Merzhauser Straße (les toitures des deux étant bien garnies de panneaux solaires !). Il y a des places de parking payantes pour visiteurs sur

l'Allée Vauban, qui est en zone 30. Sur les voies secondaires, la limite pour les véhicules occasionnels est de 5 km/h : elles sont donc prioritairement tournées vers les piétons et les enfants, non seulement en intention mais en pratique. Cette manière d'appréhender l'espace et de l'approprier aux piétons est fondamentalement différente des quartiers « normaux » d'habitation où la voiture est présente, même avec des sévères limitations de vitesse et des aménagements en chicanes - qui nuisent notamment à la lisibilité esthétique des lieux.

50 % des ménages habitant Vauban ne possèdent pas de véhicule. Les deux garages de stationnement sont financés

uniquement par les propriétaires des véhicules, qui sont obligés d'y acheter leur place pour un prix de 20 000 €. Un service de voitures partagées est proposé pour les autres, disposant de douze véhicules. La mise en place de ce système n'était pas aisée du point de vue juridique, car selon la loi chaque habitation doit obligatoirement disposer d'une place de parking. La solution était de constituer une association, le « Verein für Autofreies Wohnen e.V. » (« Association pour un habitat sans voitures ») où chaque ménage qui renonce à une voiture personnelle paye une cotisation de 3 700 €. Cette contribution permet de constituer une réserve pour la construction, le cas échéant, d'un garage de stationnement



En dehors de certains immeubles d'habitation en périphérie, la grande majorité ne dispose pas de garage ou de parking intégré sur leur parcelle ; aucune place de stationnement non plus sur la voirie interne. Les voitures peuvent s'y arrêter le temps d'un chargement ou déchargement. La présence de plusieurs voitures garées montre un certain laxisme à l'égard de cette règle...



Le Wiedenpalast (à gauche), grand dôme végétal occupant le terrain réservé pour un éventuel garage supplémentaire, symbolise le choix d'un mode de vie qui ne dépend plus de la voiture. Les habitants du quartier peuvent accéder très rapidement en vélo aux trois arrêtes du tramway (à droite, le terminus de la ligne 3 au fond de l'Allée Vauban).

supplémentaire si cela s'avère nécessaire dans le futur. Un terrain est réservé à cet effet au bout de l'Allée Vauban : pour l'instant il est occupé par une impressionnante structure en branches d'osier, le Weidenpalast.

Ce système d'ilots sans voitures, qui a été prévu au départ sur une partie limitée du site, a finalement été adopté de manière très étendue. Des rares conflits ont eu lieu avec des personnes ne respectant pas les règles et qui laissaient leur voiture près de leur appartement. Un certain nombre d'immeubles construits par des promoteurs et des Baugruppen situés au nord et à l'ouest du site disposent de parkings en sous-sol.

Vauban dispose d'une excellente desserte en transport en commun. La ligne 3 du tramway relie le quartier au centre de Fribourg et à la gare centrale en moins de 20 minutes. Deux lignes de bus s'y arrêtent également. Une gare de trains de banlieue est projeté sur le chemin de fer qui passe sur la limite ouest du quartier.

L'approche énergétique écologique concerne deux domaines : les énergies renouvelables et les économies d'énergie, notamment pour le chauffage, réalisées grâce aux techniques de construction mises en œuvre.

Le quartier dispose d'une centrale à cogénération, gérée par Badenova, l'entreprise régionale d'énergie. Il s'agit d'un système alimenté en copeaux de bois, résidus en provenance de l'industrie du bois des forêts locales, constituant donc un circuit court de fourniture d'énergie, revalorisant des déchets de source renouvelable : brûler du bois est considéré avoir un bilan carbone nul, car le CO₂ dégagé provient du carbone naturellement présent dans

l'atmosphère et capté par la végétation, ce qui est le contraire du carbone d'origine fossile. La chaufferie fait tourner une turbine qui génère de l'électricité. La chaleur ainsi dégagée, qui serait autrement perdue, est utilisée pour produire de l'eau chaude pour l'utilisation domestique et pour chauffer en hiver. Un système de canalisations conduit l'eau à travers le quartier vers chaque bâtiment raccordé.

Les Baugruppen qui ont construit des maisons passives ont reçu une dérogation leur permettant d'installer leur propre cogénérateur alimenté en gaz ou en copeaux, car ayant des besoins en énergie très réduits, leur raccordement au système central n'aurait pas été rentable vis-à-vis

des coûts d'installation répercutés par Badenova sur les utilisateurs.

L'énergie solaire occupe une place de choix à Vauban. Beaucoup de Baugruppen sont équipés de capteurs solaires pour chauffer l'eau, reliés au réseau de chauffage par cogénération pour palier aux périodes où l'ensoleillement est insuffisant. Certains Baugruppen, les deux garages de stationnement, le « Haus 037 » et d'autres immeubles sont équipés de panneaux photovoltaïques pour la génération d'électricité.

Le Solarsiedlung (« Lotissement Solaire »), est un grand complexe composé d'un immeuble de bureaux sur le Me-

rzhauser Straße, appelé le « Sonnenschiff » (le « Vaisseau Solaire »), adossé à des maisons de ville en bandes. L'ensemble est construit avec des toitures entièrement couvertes de panneaux photovoltaïques. Appelé « Plusenergiehäuser » - maisons à surplus d'énergie - elles produisent plus d'énergie que celle nécessaire pour leur propre consommation et l'excédent est réinjecté dans le réseau de distribution public. Ce projet est l'œuvre de l'architecte Rolf Disch, précurseur en matière d'architecture solaire. L'intégration esthétique des panneaux dans les toitures, sorte de membrane lisse brillante, est très réussie et à signaler, car dans la plupart des cas la pose de panneaux solaires constitue une tare visuelle architecturale.



Le tableau du bord de la centrale de cogénération (à gauche). De tels tableaux de bord se trouvent devant un certain nombre d'installations ayant une vocation écologique, montrant la production, la consommation des ressources, les économies réalisées. La façade sud du Baugruppe « Wohnen und Arbeiten » avec ses grandes baies vitrées, ombragées en été grâce au rebord des terrasses et aux arbres. En hiver le soleil, plus bas, rentre pour chauffer l'intérieur, les arbres ayant perdu leur feuillage.



A signaler également l'Héliotrope, maison circulaire qui tourne sur son axe pour suivre le soleil, conçue également par Rolf Disch (qui y réside), située sur la colline du Schlierberg, quelques pas au-delà du Solarsiedlung.

En matière de chauffage, le standard de consommation énergétique à Vauban est limité à 65 kWh/m²a, ce qui est plus strict que le standard allemand. Différentes techniques d'isolation thermique ont été mises en œuvre par les différents Baugruppen dans la construction de l'enveloppe extérieure. Les fenêtres en triple vitrage constituent le standard. L'utilisation de toitures végétalisées contribue également à l'isolation.

Vauban compte une centaine de logements conformes au standard de maison passive, consommant moins de 15 kWh/m²a. A cet égard le Baugruppe « Wohnen und Arbeiten » est remarquable, objet d'un travail poussé de conception et d'expérimentation. Ces bâtiments passifs sont réalisés selon un système de construction alliant une isolation particulièrement performante, des grandes fenêtres triple vitrage orientées sud pour capter le soleil bas en hiver (et avec brise-soleil en été) traitées pour bloquer la radiation vers l'extérieur et un système de ventilation à double flux avec récupération de chaleur à partir de l'air vicié sortant pour réchauffer l'air froid rentrant.

Le Lotissement solaire, avec sa membrane solaire diaphane. Le Vaisseau Solaire, avec ses façades colorées et son profil distinctif composé d'une série de petites tours en surélévation constituée, du côté du Merzhauser Straße, le bâtiment signal de l'entrée dans le Quartier Vauban.

La gestion de l'eau de pluie se fait par différents moyens, le plan d'urbanisme de la ville stipulant qu'il n'y aura pas d'évacuation vers l'extérieur : l'eau doit réalimenter la nappe phréatique locale. Les toitures végétalisées permettent d'en retenir une certaine quantité ; la collecte dans des citernes permet de l'utiliser pour laver le linge, pour les toilettes des écoles et pour l'arrosage des jardins.

L'aménagement de la chaussée est pensé pour permettre l'infiltration des eaux de pluie directement dans les sols. En outre, deux longs fossés de rétention (l'un à côté de la voie ferrée du tramway sur l'Allée Vauban) retiennent le surplus le temps de leur réabsorption in situ. Ce système

couvre 80 % de la superficie de la partie résidentielle du site.

Une expérimentation est menée dans une installation sanitaire pilote au sein du Baugruppe « Wohnen und Arbeiten » pour créer un système de recyclage total des eaux viciées des toilettes. L'évacuation se fait avec une pompe à vacuum, utilisant moins d'un litre d'eau (il s'agit en fait du système utilisé dans les TGV ou les avions). Les eaux s'écoulent dans une installation où la fermentation en compost dégage du biogaz pour la cuisine (malheureusement suite à des problèmes techniques et à la faillite du fabricant, l'installation à biogaz n'a jamais démarré) ; l'« eau noire » et le compost qui reste

sont utilisés comme engrais. Les autres eaux usées - « eau grises » - savonneuses sont nettoyées avec un filtre à membrane et utilisées pour les toilettes et l'irrigation des jardins.



Les fossés (à gauche) sont normalement vides : ils retiennent l'eau de pluie jusqu'à leur réabsorption par le sol. Les toitures végétalisées sur une épaisseur de terre peu profonde (à droite) s'arrosent en captant une partie de l'eau de pluie.

Participation Citoyenne

« ...la démocratie participative serait la connaissance des conditions qui permettent à tout un chacun de faire société, à l'échelle de territoire qui lui convient, dans une appréhension globale des enjeux et des stratégies. »

- Céline Brailion dans « L'Économie sociale de A à Z »,
« Alternatives Economiques »

Une série de facteurs a contribué à la mise en œuvre de la démarche participative à Vauban : le fort degré de politisation sur des questions sociales et écologiques, porté par une farouche volonté auto-gestionnaire ; la crise du logement à Fribourg au début des années quatre-vingt-dix, particulièrement chez les jeunes et les étudiants ; la situation privilégiée du site, proche du centre ville et les collines verdoyantes du Schlierberg ; la qualité du bâti des anciens baraquements - l'incitation à leur rénovation au lieu de leur démolition devenant sujet de lutte ; la qualité de l'environnement naturel, avec ses grands arbres. La fondation du Forum Vauban, fédérant les différents groupes et capable de synthétiser des motivations multiples et disparates au sein d'une démarche convergente ; tout cela a permis la fécondation d'un processus de participation collective porteur de sens.

La volonté d'engager cette participation a été rendue possible par l'accession à des moyens matériels et financiers conséquents, sans lesquels un tel engagement en temps et en effort de la part de tant d'individus engagés, aurait été matériellement impossible. toutefois, c'est l'envergure même du Forum Vauban qui a impulsée l'octroi de ces moyens de la

part de la Municipalité, de l'Europe dans le cadre de divers programmes, et d'autres sources encore.

Le travail du Forum Vauban a agit sur toutes les échelles, à partir du niveau de l'aménagement global du quartier jusqu'à la conception de chaque parcelle par les Baugruppen concernés. Le Forum, à travers le processus dit « apprendre en planifiant » a mis en place une méthodologie de travail collectif très réussie où les différents groupes de travail avançaient par décisions consensuelles, avec un esprit d'expérimentation qui permettait la remise en question constructive en fonction des réalités rencontrées sur le terrain.

Le rapport de forces que Forum Vauban a pu établir face à la Municipalité a permis une très large maîtrise du processus participatif sur la conception et la réalisation du quartier. Le Forum a pu affirmer et protéger le statut de partenaire politique pour la sphère citoyenne engagée depuis la base. De cette manière, tout le processus dépassaient largement la « concertation » à laquelle les autorités institutionnelles font généralement appel. En général, la consultation du public intervient sur la base d'un projet



Le « Haus 037 », la Maison du Quartier, face à la place du marché, l'Alfred-Döblin-Platz, symbolise le processus de participation citoyenne.

déjà avancé pour solliciter des avis, en proposant des possibilités d'intervention limitées et strictement bornées par le travail déjà fait par des professionnels. L'objectif étant généralement (au moins en partie) de contrôler, en la canalisant, toute contestation citoyenne éventuelle. La vraie concertation entre institutions, experts, techniciens et habitants, telle que pratiquée à Vauban, a permis d'activer le levier de l'intelligence collective afin de réaliser un bien meilleur projet. La Municipalité, en légitimant Forum Vauban, a pris le risque inhérent à un tel partage de pouvoir. Le résultat s'est avéré remarquable, autant par la qualité de vie apportée aux habitants et les enseignements à tirer de cette expérience, que pour l'image revendiquée de la ville en tant qu'avatar du développement durable !

Le résultat est sans appel. Nous sommes confrontés dans nos villes à un urbanisme moderne qui a le plus grand mal à générer des espaces vivants et engageants : malgré les meilleures intentions des concepteurs, des expérimentations et des travaux de qualité, le résultat est très souvent fade, parfois stérile. Le quartier s'enfonce dans son impersonnalité... Mais à Vauban, quelle personnalité ! Qui s'exprime aussi bien à l'échelle des architectures des bâtiments individuels qu'à l'échelle de la conception de l'aménagement urbain du quartier. L'enchevêtrement réussi des échelles successives s'exprime à travers un environnement d'une grande complexité qui reste pour autant parfaitement cohérent. On ressent tout simplement le contentement d'un grand bonheur.

Le travail durable du Forum Vauban

auprès des besoins sociaux de la nouvelle population du quartier est à signaler également. Le dispositif de travail social servait au développement de structures de vie commune stables et équilibrées, notamment à travers le processus de construction des Baugruppen. Ces structures sont devenues le ferment d'initiatives pour des projets alternatifs associatifs et commerciaux apportant activités et emplois à l'intérieur du quartier : dès le début, le projet appelé à la mixité fonctionnelle sur place, la plénitude de son « écologie sociale » - le contraire des quartiers dortoirs où la population doit se déplacer ailleurs (et de manière peu écologique) pour subvenir à la plupart de ses besoins.

Ainsi, c'est la combinaison entre la volonté de réaliser un écoquartier novateur couplée au processus de participation très étendu qui est à la base de la réussite exemplaire du Quartier Vauban à Fribourg. S'agit-il alors d'un cas exceptionnel créé par un concours de circonstances particulières, ou d'un cas reproductible ? Pris à part, les différents aspects du Quartier Vauban ont été mis en œuvre ailleurs : des projets d'auto-gestion en rénovation du bâti ancien à Kreuzberg et à Prenzlauer Berg à Berlin ; des Ecoquartiers ailleurs en Allemagne et en Europe du nord ; des Baugruppen - habitats groupés - un peu partout. Mais pris séparément, l'alchimie n'opère pas de manière aussi fulgurante qu'à Vauban : à Rieselfeld, autre écoquartier de Fribourg, où un certain nombre de Baugruppen ont été construits en parallèle à la promotion immobilière - mais sans processus participatif engagé à l'instar du Forum

Vauban, l'urbanité du lieu créé n'est pas du même acabit.

Vauban est le produit d'un état d'esprit militant et altruiste qui a inventé une manière alternative pour façonner l'urbain, à travers la combinaison d'une série d'éléments complémentaires. Etat d'esprit où les participants font la part entre collectif et individuel, où ils sont prêts à investir temps et effort à la fois dans leur cellule individuelle d'habitation et dans l'aménagement du quartier. Ainsi le lieu est appréhendé et approprié en tant que bien collectif, creuset catalyseur d'un épanouissement individuel en harmonie avec l'épanouissement social. Ce qui est radicalement différent de l'aménagement urbain « traditionnel » par l'entremise des acteurs institutionnels et privés seuls, où les futurs habitants sont invités à « consommer » l'offre immobilière et qui du coup répondent à leur désassociation de la chose urbaine par leur désaffection, bornant leur intérêt à leur emprise personnelle sur leur demeure, leur hall d'entrée, leur immeuble... Donc c'est à travers l'intériorisation de l'état d'esprit de Vauban, vigilant sur toutes les échelles d'intervention, qu'on pourra reproduire ce processus en l'adaptant à d'autres contextes.

En France, si le mouvement des habitats groupés est assez ancien avec des réalisations datant des années quatre-vingt, la conception des Ecoquartiers est à ses débuts : aucun projet encore réalisé à ce jour, ce qui montre le retard français par rapport aux pays d'Europe du nord. Au niveau des habitats groupés, la participation va de soi de la part de leur caractère

autogéré. Au niveau des projets d'Ecoquartiers actuellement en cours, certains seulement incluent la participation, et ceci de manière bien timide. Toutefois, chez certains, des associations loi 1901 ont été créées pour justement porter une démarche participative autonome dépassant la volonté des institutions d'encadrer le processus au sein d'un dispositif de communication-débat. A Paris, les enjeux urbanistiques actuels dépassent l'échelle du quartier, de la ville même, avec le projet de « Paris Métropole ». La Région Ile de France et l'Etat portent des visions bien divergentes. Là, la sphère citoyenne est largement absente. Comment faire pour instaurer un processus participatif digne de ce nom ? Peut-on trouver quelques inspirations du côté du Forum Vauban ?

Bibliographie & Crédits

Ouvrages & Documents :

- « *Urban Visions, 10 thèses pour le développement urbain soutenable* », Forum Vauban, 1999.
- « *Quartier Vauban Freiburg – une visite* » Stadtteilverein Vauban e.V., décembre 2007
- « *La Maison Ecologique* » n° 22, août-septembre 2004, « *Fribourg : un rêve éveillé* », pages 28-31
- « *La Maison Ecologique* » n° 46, août-septembre 2008, « *De l'énergie à revendre !* », article par Elsa Ghezziel sur le lotissement solaire, pages 16-17
- « *Ecoquartiers en Europe* » par Philippe Bovet, éditions Terre Vivante (informations sur les Baugruppe, voir notamment l'interview avec l'architecte Hubert Burdinski, pages 18-39)
- « *Solar Tours in Freiburg* » plaquette éditée par la Municipalité de Fribourg, Département de l'Environnement, Education et Sport
- « *Freiburg Green City – vers un développement durable* » plaquette éditée par la Municipalité de Fribourg, Office du Développement Durable
- « *Les Ecoquartiers* » par Pierre Lefèvre et Michel Sabard, Editions Apogée
- « *L'économie sociale de A à Z* », édité par « *Alternatives Economiques* », janvier 2006

Sites web :

- Site web du quartier Vauban : <http://www.vauban.de/>
- Site web du Forum Vauban : <http://www.forum-vauban.de>
- Site web du Stadtteilverein Vauban e.V. : <http://www.stadtteilverein-vauban.de/index.html>
- Site web du SUSI : <http://www.genova-vauban.de/>
- Site web de Genova : <http://www.genova-vauban.de/>
- Site web de la Municipalité de Fribourg : <http://www.freiburg.de/>
- Site web de l'ICLEI - Local Governments for Sustainability : <http://www.iclei.org/>
- Site web du Wohnen & Arbeiten (maison passive et installation sanitaire pilote à Vauban - Walter-Gropius Straße 22) : <http://www.passivhaus-vauban.de/passivhaus.fr.html>
- Site web du Baugruppen Kleehäuser (Paul-Klee-Straße 6-8), « maison zéro » à bilan carbone neutre : <http://www.kleehaeuser.de/>
- Site web de Badenova, l'entreprise régionale d'énergie : <https://www.badenova.de/web/index.html>
- Compte rendu d'une conférence par Andreas Delleske, ancien membre du Forum Vauban, le 10 septembre 2007 à Le Bourg-Plage (Suisse) : http://www.ecoquartier.ch/documents/Conf_delleske.pdf
- Document « *Quartiers durables, guide d'expériences européennes* » publié par l'Arene,

Ile-de-France : http://www.areneidf.org/medias/publications/Quartiers_durables_Guid.pdf

Article dans « *The Independent* » : « *Auto-ban : German town goes car-free* », 26 juin 2009, par Tony Paterson : <http://www.independent.co.uk/news/world/europe/auto-ban-german-town-goes-carfree-1720021.html>

Article sur le site web du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer : http://www.ecoquartiers.developpement-durable.gouv.fr/article.php?id_article=132 (notez que l'auteur qualifie le SUSI, qui a acheté quatre baraquements au nez et à la barbe de la Municipalité, comme étant « une partie des individus ayant occupé illégalement les casernes dès leur libération et qui sont à présent régularisés » !)

Site web issu du mémoire « *Le quartier Vauban à Fribourg-en-Brigau, Allemagne : un quartier manifeste ?* », soutenu en juin 2005 par C. Lehr à l'Ecole d'Architecture de Strasbourg : <http://pagesperso-orange.fr/archicarovauban%20accueil.htm>

Crédits photos : Municipalité de Fribourg, Joseph Arancio, Joseph Rabie

Cartographie : Basée sur plan Openstreetmap (<http://www.openstreetmap.org/>)

Réécriture & corrections : Sylvie Rabie

Pour plus d'information sur ce document, contactez Joseph Rabie : joe@joetopia.org / <http://www.joetopia.com>

Hesp'ère 21 est une association loi 1901 dont l'objet est de promouvoir, d'accompagner et de réaliser des projets exemplaires d'habitats écologiques et coopératifs confrontés au contexte dense et cher de la région parisienne.
52 bis bd Richard Lenoir, 75011 - Paris
<http://www.hespere21.org/>