

LEIPZIG

Eckhart Hahn

Ingénieur et écologue urbain

Le projet de Leipzig est incompréhensible si l'on ne connaît pas les projets préparatoires qui ont eu lieu à Berlin. Dans les années 80, nous avons commencé à travailler sur l'écologie urbaine. A cette époque, nous entendions beaucoup parler des constats du Club de Rome dont vous vous souvenez peut-être. Ces constats restent d'actualité. Maintenant, nous sommes dans les années 90. La population mondiale est en pleine expansion, la production de nourriture augmente, la production industrielle augmente et la pollution est également en très forte augmentation. Dans un avenir pas forcément immédiat nous allons être confrontés à des problèmes extrêmement graves, causés par cette situation. A coup sûr, nous ne pourrons pas les éviter.

Pour réagir, nous nous sommes demandé quelles conséquences cela aurait pour les villes et la planification urbaine. L'enjeu est considérable puisque dans l'avenir, plus de 70 % à 80 % de la population vivra dans les villes.

Les principales décisions sont prises dans les villes. Les villes sont les lieux où toutes les innovations voient le jour, mais aussi toute la pollution industrielle. Les cycles des grandes villes, les cycles du monde entier, tout cela est gigantesque et demande beaucoup de ressources. L'énergie et les ressources consommées sont aujourd'hui cent à mille fois plus importantes qu'il y a cent ans, la consommation d'eau est de cinq à six fois supérieure à celle d'il y a quatre-vingts ans.

Une des solutions possibles à ces problèmes dépend de beaucoup de gens et d'organismes. Il s'agit moins d'une question de technologie que d'une question de personnes individuelles et collectives et de comportements urbains.

C'est le résultat du rapport du Club de Rome mais aussi de la nouvelle étude de Denis Meadow publiée en 1992 et de nombreuses autres études. Nous allons devoir modifier les comportements, les technologies urbaines de vie et toutes les infrastructures de la ville.

Dans le projet-pilote de Berlin, nous avons découvert que cette modification concerne principalement les quartiers. Dans ces quartiers, beaucoup de ressources locales ne sont pas utilisées dans la planification urbaine moderne.

Par exemple, nous avons de l'eau de pluie, souvent des rivières et de l'eau souterraine. De là, nous pouvons obtenir de façon locale de 50 à 70 % de nos besoins en eau. Même chose pour l'énergie. Nous avons l'énergie solaire, l'énergie venant des industries et une quantité de ressources en énergie dans les quartiers même.

A l'avenir, il faut établir un nouveau compromis entre les deux systèmes de la ville. D'un côté,

Photo 2: Leipzig. Le couloir vert.

GREEN CORRIDOR CONNECTING CITY AND COUNTRYSIDE

CITY CENTER
Historical City Center
City Hall / Market Place

City Hall / Market Place Theater / Opera Museums / Concerts University Central Services Trade / Transportation /

NEW URBAN QUALITIES IN NEIGHBORHOODS

New visible and experiential relationships between city and countrysid Opportunities to experience both urbanity and nature High quality, healthy neighborhood spaces in the proximity Attractive blocite and pedestrian routes Infrastructure that strengthens local identity Local democracy and cooperative decision-making COUNTRYSIDE

Liesure and recreation opportunities accessible by bike and public transit Valuable landscapes and cultural sites Ecological Agricultrue Socio-ecologically oriented public space Infrastructure for an ecological economic

pes, and ground water Landscape appropriate settleme nous avons besoin des infrastructures centralisées, de l'autre, nous devons les combiner avec de nouvelles infrastructures décentralisées fournissant beaucoup de ressources au niveau local.

Cependant l'intérêt principal de cette stratégie de quartier et d'écologie urbaine est le test à effectuer auprès de et avec la population. Il faut agir avec le mode de vie de la population et ses ressources. Sinon, nous ne serons pas capables de résoudre les problèmes écologiques.

Nous pouvons alors recombiner les différentes infrastructures. En ce qui concerne l'infrastructure centrale en eau et en énergie, nous avons une administration gérant l'eau et une autre gérant l'énergie, disjointes et non intégrées. Cela fait que tant de ressources sont nécessaires.

Planifier l'écologie urbaine signifie modifier les comportements avec l'aide de nouvelles infrastructures utilisant les ressources locales, trouver un nouveau type de design afin que les gens se rendent de nouveau compte, par l'expérience quotidienne de tous leurs sens, des conséquences de l'utilisation de la technologie.

Parce que les infrastructures centrales se trouvent principalement enterrées dans le soussol, il n'y a pas de contact direct avec l'individu. Par exemple, l'eau sort d'un tuyau et vous ne la percevez que sur la distance qui va du robinet au bac de l'évier. Uniquement ces vingt centimètres. Vous la considérez comme un élément fonction-

nel et non comme un élément de la vie.

Dans le projet-pilote de Berlin, nous avons réduit de beaucoup tous ces besoins en ressources en réintégrant la population, en lui faisant prendre conscience de ses comportements et de son influence sur sa vie quotidienne. Nous avons mis en place le projet au niveau d'un immeuble important. Ce projet couvre un grand espace bordé de rues et ruelles (cf. photo 1).

En 1991, l'Allemagne connaît une situation complètement nouvelle avec la réunification. Les villes d'Allemagne de l'Est étaient en mauvais état. 70 % de la population vivaient dans ces grandes résidences à l'extérieur des centres historiques des villes qui n'étaient pas du tout entretenus : 80 % des bâtiments étaient en état d'écroulement et 20 % étaient déjà vides. Une grande partie de ces résidences ont été détruites après 1991 parce que les bâtiments n'étaient pas suffisamment entretenus. C'était une situation propice à la réflexion, pour mettre en œuvre quelque chose de nouveau, pour réorganiser les villes de l'Allemagne de l'Est et mettre en place des ateliers pour un nouveau genre de planification urbaine.

Mais cela n'a pas été reconnu dans la plupart des villes. On a répété les mêmes erreurs qu'à l'Ouest et partout ailleurs dans le monde, parce que ce sont des experts venus de l'Ouest qui sont allés à l'Est faire ce qu'ils avaient déjà accompli dans leurs propres villes. Seulement, dans certaines villes comme Leipzig, on a tenté quelque chose de nouveau. Tout de suite après l'écroulement du mur en 1989, Leipzig a joué un rôle important dans les changements politiques en RDA.

Il y avait beaucoup d'associations actives et de mouvements et nous voyions chaque mois à la télévision des centaines de milliers de personnes dans la rue réclamant un changement politique. Un des thèmes principaux de revendication était les villes, les quartiers et l'environnement. Beaucoup d'associations locales ont démarré des projets et mis en route des ateliers. On a invité d'autres experts : des services de la Ville, des administrations urbaines, des groupes venant d'administrations diverses afin de réfléchir sur leurs projets, les faire avancer et les réorganiser.

Dans une partie de Leipzig qui a servi de zone expérimentale, il y avait douze projets. Quand j'ai rejoint ces ateliers, j'ai eu l'idée de réunir ces douze projets, de les interconnecter et de démarrer un nouveau genre de développement urbain.

Vous voyez ici le centre-ville, et là le commencement des banlieues de la ville et sa périphérie avec de vieux et très beaux villages. Il est important de savoir que l'Allemagne de l'Est n'a pas eu ces zones nouvelles des années 50, 60 et 70, ce qui a été désastreux à l'Ouest.

Parmi les douze projets, les numéros 1 à 4

sont des zones rénovées typiques. Ces zones étaient en très mauvais état : les habitations, les infrastructures, les espaces verts, les réseaux d'énergie, la situation de l'eau, tout cela était très dégradé. Ce sont des zones de rénovations urbaines avec un taux élevé de chômeurs.

Le projet n°3 est une vieille zone ferroviaire. La gare avait déjà été désaffectée dans les années 50. C'était une zone de constructions à utilisation temporaire. La population et les associations voulaient en faire un espace vert. La ville avait prévu au même endroit un nouveau plan de circulation urbaine pour faire venir les voitures depuis l'extérieur vers l'intérieur de la ville. Cela a déclenché une situation de conflit.

Le projet n°5 a le caractère spécifique suivant : les associations ont pris en main une vieille maison où plus de quarante personnes ont travaillé pour mettre en place des actions «vertes» locales, pour transformer les maisons en coopératives alimentaires, etc.

Il y a une nouvelle aire de développement sur des principes écologiques, également organisée par une association locale. Ces projets ne concernaient pas seulement l'intérieur de la ville, mais également l'extérieur avec une agriculture écologique. On y a mis en route, à partir des grandes fermes d'Etat de l'époque socialiste, un nouveau mode d'agriculture à côté de la ville. Il ne s'agit pas simplement de produire des produits agricoles par des moyens écologiques,

mais aussi de les transformer et de les vendre directement en ville en combinant à cela des projets sociaux pour la création de nouveaux emplois.

D'autres groupes ont créé des nouvelles pistes cyclables reliant la ville à la banlieue, car, à l'est de Leipzig, le site est vraiment très joli.

Un autre projet s'est ensuite attaché à l'ancienne rivière. C'était une vieille rivière, qui coulait sous terre et n'évoquait plus rien. Elle sera remise dans son état naturel.

Les projets de la ville de Leipzig avaient pour idée d'interconnecter afin de créer de nouvelles relations entre la banlieue et la ville.

Le projet n°3 montre à quoi ressemblait le centre-ville, vieux centre historique avec la poste et la vieille gare au centre de cette zone-pilote. Et voici maintenant la périphérie avec les villages.

Vous avez pu constater qu'il y avait trois différents types de préoccupations.

D'une part, le projet d'écologie urbaine dans l'application des principes de planification urbaine.

Puis les projets en périphérie de la ville concernant principalement l'agriculture, afin que cette périphérie soit de nouveau accessible à la population urbaine.

Enfin, la question de savoir comment mettre en œuvre ces projets.

Pour tout cela, il faut beaucoup d'argent. Puisqu'il n'y a pas beaucoup de support de la part de l'Etat, il faut chercher d'autres moyens. Il y a d'autre part un fort taux de chômage. Nous avons donc besoin pour réaliser ces projets de trouver une stratégie créatrice d'emplois — par ces projets — d'une part pour les chômeurs, d'autre part pour les industries, le commerce, l'artisanat, etc.

Il faut apporter ce type de formation et de qualification aux entreprises locales pour mettre en route un projet de réforme de l'économie de la ville. Dans ce site, très vaste, avec trois zones urbaines rénovées, il est également primordial de s'intéresser aux entreprises et de les intégrer au projet global comportant trois sous-projets.

Le projet dont je voudrais vous parler en détail est le projet n°3. Il s'agit de cette vieille zone ferroviaire, reliant la ville à la banlieue, la zone agricole et les vieux villages entourant la ville. Comme je l'ai déjà dit, la ville y prévoyait une rue et nous avons commencé, il y a environ un an et demi, à réunir des groupes pluridisciplinaires avec tous les services de la ville concernés par l'économie, l'environnement, la planification, etc. Huit services ont été intégrés dans le processus, ainsi que les associations locales, les urbanistes locaux et extérieurs (cf. photo 2).

Nous avions des réunions chaque mois et nous avons pu convaincre, pas à pas, les officiels de la ville que l'on pouvait réaliser un couloir vert, reliant la ville avec les banlieues, que l'on pouvait ainsi améliorer le sort des zones urbaines rénovées au Sud et au Nord et que la nouvelle qualité en serait confortée. De cette façon, les principes écologiques au service de la rénovation urbaine ont été mis en œuvre.

La figure n°5 vous montre à quoi ressemble cette zone ferroviaire autour des habitations. C'est typique de ce qui a été construit dans les années 1880 et 1890 : une vieille voie ferrée, avec beaucoup d'arbres, des édifices provisoires dont les propriétaires ont été intégrés dans le projet ainsi que les propriétaires des terrains. Vous y voyez aussi le centre-ville avec une tour de l'université de Leipzig.

Une autre photo vous montre les vieilles voies reliant l'extérieur à la gare de chemin de fer, traditionnellement au centre de la ville. C'est une zone de passage de réseaux. Une spécificité de la RDA et des pays de l'Est est le fait que les travaux du système central de chauffage étaient visibles (cf. photos 3 et 4). Evidemment ceci est laid mais on peut en faire quelque chose de beau sans que cela ne coûte trop cher.

En mars 1995, nous avons organisé un séminaire international auquel a d'ailleurs participé Lucien Kroll. Il y eut certaines propositions de sa part pour réorganiser cette zone ferroviaire en connexion avec les quartiers des deux côtés (cf. photo 5). Nous avons aussi intégré dans ce séminaire les services administratifs de la ville, les associations locales, les urbanistes

locaux et quelques urbanistes internationaux.

Cela a regroupé entre cinquante et quatrevingts personnes, qui ont travaillé pendant trois jours. Le résultat a été qu'en lieu et place de la zone ferroviaire, nous avons divisé le terrain en quatre zones.

1. Le pôle urbain ou la porte de la ville, avec, au centre, un couloir vert qui va jusqu'au centre de la ville. Sur les deux côtés, là où se trouvaient les anciennes gares et quelques vieux bâtiments, de nouvelles constructions (d'environ 50 000 m² de superficie) ont été intégrées dans un but d'utilisation mixte comprenant affaires, culture et logements. Il s'agit en particulier de nouveaux styles de logement en faveur du travail et de la vie en groupe, de solidarité entre les générations, incluant les personnes âgées.

Il s'agit donc d'une nouvelle façon de vivre. Dans une société où les gens sont de plus en plus isolés et ont besoin d'aide, c'est peut-être mieux de vivre en groupe. Il y a un profond besoin de ce genre de nouvelles fonctionnalités, de nouveaux modes de logement et de comportement.

- Le «Parc du quartier» avec une écostation : le plan concret d'exécution des travaux sera réalisé en collaboration avec la population.
- 3. «Anger-Crottendorfer-Bahnschneise» : l'ancienne zone des voies menant à la gare. Grâce aux contacts avec l'administration alle-

mande des Chemins de fer qui va nous donner un contrat sur quelques années, nous avons déjà pu commencer avec les écoles, les habitants et les associations à transformer cette zone en fonction des besoins de la population, à partir de l'idée du couloir vert. Plus tard, la ville devra racheter le terrain.

4. La Porte vers la campagne : ici, le couloir vert s'ouvre vers l'extérieur. Les gens peuvent maintenant, s'ils veulent sortir de la ville, le faire à bicyclette par la nouvelle voie cyclable. Si l'on vient de la périphérie, on peut le faire par tramway, taxi ou bus, ou louer une bicyclette pour aller jusqu'au centre-ville. Nous avons pu convaincre la ville de faire de cet endroit une zone de développement très vaste, de le réorganiser complètement.

Pour la zone du pôle urbain, la ville nous a suivi dans l'idée de faire un concours international concernant ces immeubles qui doivent être également des projets-pilotes en matière d'écologie urbaine, selon les principes que je vous ai donnés. Cela démarrera l'an prochain.

La question importante est de savoir comment réaliser ce couloir vert, qui peut coûter quelques 20 millions de deutsche Mark, en ne parlant que de la partie centrale. Or les villes de l'Allemagne de l'Est sont dans une situation économique très mauvaise. Elles ne peuvent pas se permettre d'apporter toute cette somme : il a fallu que nous trouvions d'autres moyens. Nous sommes en train de développer un concept qui veut que la réalisation soit faite par les habitants, les associations, les écoles et aussi les organisations pour l'emploi. Nous n'utiliserons que le coût d'entretien, soit 300 000 deutsche Mark par an. Nous réaliserons ce projet pas à pas, la ville ne pouvant pas acheter tout le terrain d'un seul coup. Le concept consiste à réaliser le parc, étape après étape, avec les associations locales et les habitants.

Cela concerne aussi les conduites de chauffage. La solution de les enterrer, comme vous le feriez normalement – et c'est sans doute l'idéal – coûterait 10 millions de deutsche Mark. Personne ne peut actuellement se permettre de dépenser une telle somme. Nous allons donc organiser des groupes avec des universités, des artistes, des écoles aussi, pour y réaliser des œuvres artistiques afin de les accepter comme un des éléments de la structure de la ville des cinquante dernières années.

Nous avons travaillé sur ce concept avec Louis Le Roy qui participait au séminaire et qui y a apporté beaucoup d'idées. Comment mettre au point les projets avec les gens ? Il appelle cela des «éco-cathédrales», en utilisant des rebuts pour concevoir cet élément, pour réaliser le parc.

Pour la réorganisation, je reviens maintenant à l'idée de l'écostation. Nous pensons que nous connaissons un nouveau genre d'infrastructures pour réaliser de tels projets. Nous avons besoin d'ateliers, de matériel pour des salles de réunions, de lieux de communication pour l'exposition au public et pour la réalisation. Pour mettre les plantes, nous avons besoin d'une serre. Nous appelons cela une écostation.

L'écostation est destinée à établir une aide autonome pour la population, non seulement pour réaliser le parc, mais aussi pour une rénovation urbaine. Le concept écologique autour de ce couloir vert a beaucoup de rapport avec la démocratie, car c'est l'endroit où peut s'établir une démocratie locale, où circulent les informations, où beaucoup de choses peuvent être organisées. Bien sûr, cela se rapporte aussi au processus économique : comment intégrer les entreprises locales, l'artisanat, le commerce dans un tel processus ? Nous ne savons pas aujourd'hui jusqu'où cela ira, mais, étape après étape, c'est dans l'intérêt des fermes locales de prendre une place dans le concept.

Nous avons réalisé ce projet avec une organisation pour l'emploi des chômeurs, qui compte 4 500 personnes. Cette organisation a beaucoup d'ateliers qui participent à la réalisation du couloir vert et des autres onze points. Nous espérons également qu'avec ces organisations nous pourrons réaliser la transformation des rues en zone-pilote et réussir à faire en sorte que les coûts du logement baissent.

Pour terminer, encore quelques remarques sur un autre des douze projets men-

tionnés plus haut : la ferme urbaine écologique «Moelkan.» Dans cette ferme, on produit des aliments écologiques qui sont traités pour être vendus en ville.

Nous avons invité des écoles afin d'enseigner l'écologie, le sens de l'agriculture et de l'élevage écologique, mais aussi pour connaître la transformation des produits. On y trouve un abattoir et une boulangerie qui utilisent des techniques traditionnelles et modernes. Les gens ou les écoliers viennent à bicyclette, grâce à ce couloir vert menant directement aux fermes.

Les idées de Lucien Kroll quant à l'aménagement de la zone, associées aux besoins de la population, avec des concepts très individuels, nécessitent beaucoup de travail. Les réaliser serait trop cher sans l'utilisation de la ressource des gens eux-mêmes, des sans-emploi et des ressources naturelles du site. Bien sûr, ce n'est pas si facile, comme vous le savez tous, de mettre tout cela en place avec des citadins. Il y a eu deux étapes, d'une part, avec les associations locales, les écoles etc., d'autre part en collaboration avec cette organisation pour l'emploi où nous avons trouvé 4 500 personnes et des ateliers organisés.

Cela a démarré il y a deux ans. Dans quelques années nous verrons comment progresse le processus. Nous souhaitons qu'il continue dans cette direction.



Photos 3 et 4 : Leipzig. L'ancienne zone ferroviaire va faire l'objet d'un travail de réflexion avec les habitants.



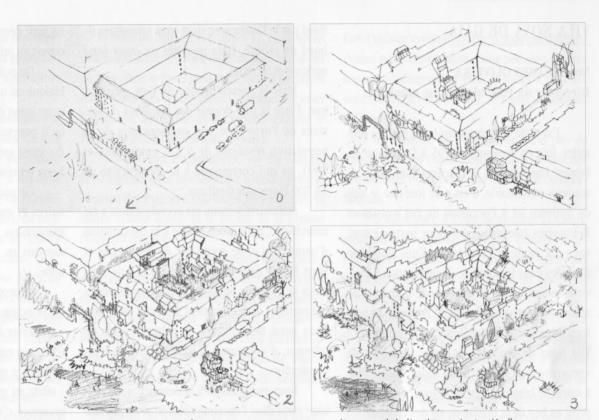


Photo 5 : Leipzig. L'ancienne zone ferroviaire : propositions issues d'un travail de l'architecte Lucien Kroll avec les habitants.