



## FREIBURG :

### DES SYNDICALISTES À LA RENCONTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

*Note pédagogique en complément  
de l'émission TV réalisée par le CEPAG*

Depuis maintenant dix ans, la cellule RISE (Réseau Intersyndical de Sensibilisation à l'Environnement) multiplie les initiatives et les actions pour que l'environnement devienne l'une des préoccupations importantes du travail syndical, que ce soit en entreprise mais aussi sur le terrain politique. Il est grand temps si l'on considère avec discernement les enjeux des prochaines décennies : réchauffement climatique dû aux émissions de gaz à effet de serre, accès aux ressources (énergie et eau principalement), santé, qualité de vie... : des enjeux tous liés de très près à nos modes de production et de consommation et donc, au monde du travail et plus généralement à la promotion d'une société où le bien-être de tous se base sur des valeurs solidaires.

Fortes des engagements en faveur d'un développement durable pris par la FG7B lors de ses congrès de 2001 et 2002, les cellules RISE et Mobilité<sup>1</sup> ont invité les responsables de Centrales et de Régionales à les accompagner à Freiburg pour rencontrer des réalités de gestion durable et identifier les pratiques qui pourraient être transférées dans notre région, et ce, tant au niveau des entreprises qu'au niveau politique : interventions en faveur des énergies vertes, des investissements en matière de l'isolation des bâtiments et des logements sociaux, politique volontaire d'efficacité énergétique dans les entreprises, politique tarifaire des transports en commun...

### FREIBURG IM BREISGAU : VILLE SOLAIRE

Freiburg est une ville allemande de la vallée du Rhin d'une taille comparable à la ville de Liège (plus ou moins 200.000 habitants).

La population de Freiburg s'est, dès les années 70, mobilisée contre des projets autoroutiers et l'installation d'une centrale nucléaire, développant dans le même temps une très grande sensibilité environnementale.

La ville s'est notamment spécialisée dans les applications de l'énergie solaire.

---

<sup>1</sup> Les cellules RISE et Mobilité fonctionnent sur base de conventions avec la Région wallonne

Cela fait plus de vingt ans maintenant qu'une véritable gestion urbaine durable intègre toute une série d'actions coordonnées de manière globale avec un objectif annoncé de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 25% à l'horizon 2010 !

Pour y arriver, Freiburg a développé un habitat caractérisé par l'efficacité énergétique (isolation, conception et nouveaux matériaux de construction), a promu la recherche et les applications dans le domaine des énergies renouvelables (bois, solaire, éolien) et s'est lancée très tôt dans une planification d'une mobilité durable (transports collectifs et modes doux).

Parmi les énergies renouvelables, le solaire occupe une place significative, ou du moins hautement symbolique. La Ville de Freiburg soutient l'énergie solaire par un large éventail de mesures :

- projets solaires gérés par la municipalité ou des sociétés d'économie mixte locales ;
- subventions pour les projets solaires, les projets pilotes ou de démonstration réalisés par des tiers ;
- mise à disposition de surfaces de toiture de bâtiments municipaux pour la mise en place d'installations photovoltaïques ;
- terrains proposés à des conditions préférentielles pour l'implantation d'entreprises innovantes.

Le solaire à Freiburg est visible partout. Mais malgré les 11.000 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques installés, cette source d'énergie ne fournit finalement que 7,3 mégawatts, c'est-à-dire 0,6 % de la production électrique sur un total de 4% de la part des énergies renouvelables (3,4% sont produits par l'éolien).

En fait l'essentiel de l'effort dans le domaine de l'énergie porte sur la cogénération qui représente 50 % de la production énergétique. Mais cette forme d'économie d'énergie a sans doute le tort de ne pas se voir. Tandis que les panneaux solaires sont non seulement plus visibles mais donnent tout de suite une image high tech. C'est donc le solaire qui occupe tout le champ de la communication de la ville et de la région.

Beaucoup de tours du centre ville ont une façade sud couverte de panneaux solaires. On en voit sur les toits des banques, sur les bâtiments publics.

Le stade de foot de la ville est lui aussi couvert de panneaux solaires avec cette particularité qu'ils ont été vendus à des particuliers qui en tirent une rente annuelle pour une durée de vie des panneaux estimée à 25 ans.

Les panneaux solaires installés par les particuliers ou les autorités publiques ne servent en fait pas à l'usage propre de leurs propriétaires. L'électricité est directement rachetée à un prix supérieur et injectée dans le réseau qui sert ainsi de système de stockage.

Le système est économiquement rentable et implique l'investissement privé.

À l'analyse, c'est quand même le système de subvention publique qui en assure le succès.

Le solaire est en effet puissamment aidé par la société publique de production d'électricité Badenova. C'est elle qui rachète l'énergie verte produite par le solaire. Une loi fédérale a donné en 2000 un coup de fouet au mouvement en permettant de subventionner l'électricité solaire. Celle-ci est en effet revendue au double du prix du kWh à Badenova. Les consommateurs (actuellement 10 %) peuvent opter pour un tarif favorisant l'énergie verte en payant une surtaxe de 1,5 cents au kWh.

L'énergie solaire peut donc être rentable ou en tout cas rapidement amortie si elle est subventionnée mais elle suppose un investissement de départ réservé à un certain niveau de revenu. Pas étonnant dès lors que les quartiers populaires que l'on peut voir du haut de la tour solaire, ne comptent aucun panneau solaire...

## PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ : ÉNERGIE ET LOGEMENT BASSE CONSOMMATION

Pour appuyer le solaire, Freiburg a encouragé le développement de toute une industrie du solaire et de l'expertise qui lui est nécessaire.

Solar-Fabrik, une entreprise installée dans le quartier Rieselfeld, fabrique les panneaux photovoltaïques et occupe 200 travailleurs. Usine « propre » par excellence (aucun rejet), elle sert aussi de vitrine au solaire en général et de modèle d'écologie industrielle, même si d'autre part ce n'est pas un modèle social. Les syndicats y sont paraît-il mal vus...

Sa façade vitrée orientée au sud est dotée de panneaux solaires inclinés de manière à capter les rayons du soleil quand il est bas. Les murs en schiste noir accentuent l'effet de serre. Et pour réguler la température intérieure, un système de circulation d'air appelé « puits provençal » permet de réchauffer ou de refroidir l'air extérieur qui passe par un échangeur de chaleur. Enfin une chaudière d'appoint à cogénération à l'huile de colza, complète le dispositif.

Deux instituts de recherche se concentrent sur l'énergie solaire. Un centre de formation technique forme les chauffagistes.

La ville a aussi mis sur pied un centre d'information/conseil/compétence sur le solaire pour les entreprises.

Même s'il reste marginal en termes purement énergétiques, le solaire est surtout lié à une prise de conscience environnementale épaulée par une réelle volonté politique de recherche d'énergies alternatives et renouvelables.

Autre secteur lié à l'énergie, c'est celui du logement. Ici, ce sont surtout les économies d'énergie qui sont encouragées et obtenues grâce notamment à l'imposition de normes strictes de consommation maximale.

Les premiers bâtiments répondant à ces normes consommaient 110 KWh/m<sup>2</sup>, ce qui correspond à une dizaine de litres de mazout par m<sup>2</sup> par an (1.000 litres par an pour un 100 m<sup>2</sup>).

La norme est aujourd'hui à 65 KWh/m<sup>2</sup> (6 litres de mazout au m<sup>2</sup> par an).

Les bâtiments les plus performants appelés maisons passives arrivent à 15 KWh/m<sup>2</sup>/an.

Les résultats laissent songeur : la facture (électricité, gaz pour le chauffage et la cuisine) pour un appartement de 90 m<sup>2</sup> s'élève à **114 € par an...**

En comparaison, on compte chez nous environ 2000 litres de mazout par an par ménage, soit 1.000 à 1.250 € par an pour le seul chauffage...

Ces initiatives (énergies renouvelables, cogénération, logements basse consommation...) bénéficient d'un puissant soutien des autorités publiques qui ont lancé une dynamique, source d'activité et créatrice d'emplois. On estime que pas moins de 10.000 postes de travail liés à ces nouvelles technologies ont été créés grâce aux efforts conjugués de l'industrie, de l'université et de la municipalité.

## UN PLAN DE MOBILITE AUDACIEUX : UNE OFFRE REELLE ET COMPLEMENTAIRE D'ALTERNATIVES A LA VOITURE

L'un des objectifs de notre visite était aussi de rencontrer des initiatives durables de mobilité urbaine dans cette ville qui tient lieu d'exemple en la matière.

De nombreuses villes en Europe ont développé ces dernières années des plans de mobilité qui refont la place belle aux transports collectifs (avec, entre autres, un retour en force du tram dans plusieurs villes françaises) et aux modes doux (vélos et piétons) pour tenter de résoudre les problèmes de congestion et de pollution générés par l'utilisation de la voiture individuelle.

Freiburg est l'une de ces villes. Elle a la particularité d'en faire la publicité en organisant des visites commentées.

La politique de mobilité à Freiburg n'est pas récente.

Dès le début des années 80, la société de transports collectifs VAG s'est engagée en synergie avec la municipalité dans une série de mesures visant à combler un déficit d'exploitation devenu très important.

Ces mesures mises en place au courant des 25 dernières années ont toutes été prises dans une optique **d'amélioration volontaire de l'offre faite aux usagers** :

- création de nouvelles lignes de tram et de bus et prolongation de lignes existantes avec comme résultat un réseau très complet (2.400 km !) qui dépasse largement le territoire du centre ville. Personne dans l'agglomération de Freiburg n'est éloigné d'un point de passage de plus de 600 mètres !
- Un effort particulier a été accordé pour limiter les inconvénients liés aux ruptures de charge : pertinence des correspondances, « centres intermodaux » entre train, tram, bus, vélo, voiture ;
- 2/3 des voies de tram sont en site propre, les feux donnent la priorité aux trams et bus ;
- matériel roulant confortable, silencieux, de plain-pied (distance quai véhicule) ;
- Renforcement des fréquences de passage : on n'attend généralement pas plus de 7 minutes aux arrêts, 2-3 minutes aux heures de pointe ;
- la « carte environnement », une politique tarifaire incitative : abonnement mensuel (+/- 40 €) non nominatif permettant d'utiliser les transports de la région entière (accord entre VAG et compagnies privées associées). L'abonnement permet en outre de circuler librement avec toute la famille le week-end ;
- conventions entre la ville et les communes de la région permettant de terminer un trajet en taxi pour un supplément d'1 € ;
- Trafic de nuit assuré.

Parallèlement à ces mesures, la vitesse est limitée à **30 km/h** dans toutes les zones résidentielles ce qui représente 130 km de voiries.

La circulation automobile se concentre donc sur quelques grands axes libérant ainsi le centre ville pour les cyclistes et les piétons.

Un réseau de pistes cyclables sécurisées de plus de **400 km** sillonne la ville et ses environs. Il existe un centre de location, réparation et parking vélos à proximité immédiate de la gare ferroviaire et des lignes de tram.

Certains quartiers, comme le quartier Vauban (6.000 habitants) sont interdits aux voitures. Deux parkings situés aux extrémités du quartier (distance maximum de 500 mètres) accueillent les voitures. Les emplacements sont achetés par les utilisateurs (17.000 €). Ce quartier est donc totalement réservé à la circulation des piétons et des cyclistes. Évidemment, une ligne de tram relie le centre ville en moins de 10 minutes.

En termes de résultats, ce sont 28.000 trajets en voiture par jour qui ont été abandonnés. En moyenne, on compte 480 voitures pour mille habitants à Freiburg, ce qui est comparable à notre région. Dans les quartiers comme Vauban, cette proportion tombe à 280/1000 !

Entre 1983 (date de mise en circulation de la « carte environnement ») et 1995, la fréquentation des transports en commun a progressé de **140 %** !

Aujourd'hui, la répartition des modes de déplacements à Freiburg est la suivante :

- Voiture : 40%
- Transports en commun : 30%
- Vélo : 30%

À titre de comparaison, à Liège, ville d'une taille comparable :

- Voiture : 60%
- Transports en commun : 10%
- Vélo : moins de 1%
- Le reste des trajets s'effectuent à pied (+/- 29%)

En moyenne, pour la Région wallonne :

- Voiture : 74%
- Transports en commun : 3-4%
- Vélo : 3%
- Le reste s'effectue à pied (+/- 20%)

## CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

Les premières conclusions des participants à cette visite mettent en évidence :

- L'urgence à accorder en Région wallonne à ce type d'initiatives,
- La volonté des participants d'informer à tous les niveaux de leur travail syndical à propos des pratiques transférables chez nous,
- L'intérêt à développer des pôles de compétitivité axés sur les technologies liées aux métiers de la construction écologique (conception des bâtiments, isolation,...), aux énergies renouvelables et aux techniques de cogénération,
- L'intérêt d'initier par ce développement une dynamique de recherche, de formation et de création d'emplois
- La nécessité d'initier au sein de l'organisation syndicale une réflexion structurée sur ces questions

Nous retenons de ce voyage :

- D'une part, que des mesures volontaires et intégrant l'aménagement du territoire, l'efficacité énergétique des bâtiments, les nouvelles technologies en énergies renouvelables et une politique de mobilité basée sur une offre cohérente produisent des résultats significatifs.
- Mais, d'autre part, qu'il nous faut nous mobiliser de toute urgence pour ces enjeux de développement durable. Avec la particularité que nous avons à y inclure clairement les aspects sociaux à savoir :
  - des retombées justes et équitables des bénéfices attendus de ces politiques et
  - des valeurs de solidarité vis-à-vis des plus démunis et, particulièrement des générations futures qui risquent bien de manquer des ressources les plus élémentaires comme l'énergie ou le droit à se déplacer.