



« ÉCOQUARTIER DE VAUBAN »

Fribourg, Allemande

Période de mise en œuvre : 1993-2006 (mis en place) | Étude de cas rédigée en 2010

Le processus de l'Écoquartier de Vauban a été mis en œuvre dans la ville allemande de Fribourg de 1993 à 2006. Il part de l'objectif du gouvernement de la ville de réhabiliter une ancienne zone militaire en application de critères écologiques et de cohésion sociale par le biais d'un processus de participation. Ce processus a été mené par l'ONG Forum Vauban qui a pu disposer de structures de coordination inter et intra administratives pour la mise en œuvre des propositions émanant du processus, permettant également une importante coordination entre le processus de participation des citoyens et l'administration locale. Un processus de participation s'est mis en place en 1995 avec les futur-e-s résident-e-s de l'Écoquartier, qui se sont rassemblés en groupes coopératifs décidant de la conception de leurs logements. Ces groupes ont créé à leur tour des espaces d'interaction, impliquant aussi le Forum Vauban, afin de débattre du tracé urbain, des modèles de mobilité et des équipements de la zone. À partir de 1998-1999 et l'arrivée des premier-ère-s résident-e-s à Vauban, le processus participatif s'est centré autour d'un travail communautaire (en plus du maintien du travail participatif réalisé avec les groupes de coopératives de logement).



L'**Observatoire villes inclusives** a été lancé en 2008 par la Commission inclusion sociale, démocratie participative et droits humains dans le but de créer un espace d'analyse et de réflexion sur les politiques locales d'inclusion sociale. L'initiative a été développée avec le soutien scientifique du professeur Yves Cabannes (University College London) et du Centre d'études sociales (CES) de l'université de Coimbra. À l'heure actuelle, l'Observatoire contient plus de soixante études de cas développées principalement entre 2008 et 2010. Bien que nombre de ces études fassent référence à des politiques déjà finalisées, elles ont encore beaucoup à offrir : de la capitalisation des connaissances acquises par d'autres gouvernements locaux à la découverte de moyens alternatifs pour relever les défis locaux sur l'inclusion sociale.

Contexte

Contexte local

La ville de Fribourg (Freiburg) est située dans l'état de Baden-Württemberg (Allemagne). Sa superficie est de 15 306 hectares (dont 6 533 hectares de forêt) et elle se trouve à proximité de la Forêt Noire et de la Suisse. Elle compte près de 250 000 habitants et est la quatrième ville la plus grande de cet Etat fédéral (après Stuttgart, Mannheim et Karlsruhe).

Contexte gouvernemental et décentralisation

Le système politique allemand est un système politique parlementaire bicaméral (avec un Parlement Fédéral –Bundestag– et un Parlement composé des dirigeants des Länder –Bundestat–). Il s'agit d'un système fédéral qui divise le pays en 16 Etats, dits Länder (chacun d'eux ayant son propre gouvernement et son propre parlement). Certains Länder sont divisés en régions administratives, qui peuvent être des villes ou villes-district. Dans le cas qui nous occupe, le Länder est Baden-Württemberg. Il est divisé en quatre régions administratives (dont la région de Fribourg et sa capitale du même nom qui est elle-même un district urbain -stadtkreis). Des villes comme Fribourg ont des compétences en matière de construction de routes, d'infrastructures d'éducation, de rénovation urbaine et de bien-être social.

Échelon institutionnel de mise en œuvre de la politique : Municipal

Contexte social

L'engagement de la ville de Fribourg pour l'environnement trouve ses origines dans les mobilisations écologistes des années 1970 en Allemagne (mobilisations anti-nucléaires essentiellement) et dans le fait que la ville est gouvernée depuis plusieurs décennies par des partis écologistes. Entre autres enjeux, Fribourg a fortement misé sur la mobilité durable (elle est dotée d'un tissu de pistes cyclables de 400 km, ainsi que d'un important réseau de tramways) et sur les énergies renouvelables (installées dans de nombreux bâtiments publics, bureaux, résidences ou bâtiments religieux). Elle accueille en outre, l'Institut pour l'écologie, l'Institut Fraunhofer pour des systèmes d'énergie solaire, le secrétariat européen du Conseil International pour les initiatives environnementales et le siège de la Société Internationale d'Énergie Solaire (Fernández, Moran y Ramos, 2010).

Description complète – Présentation de la politique

Le processus de l'écoquartier de Vauban est un processus de réhabilitation écologique d'anciennes casernes militaires situées dans la ville de Fribourg et restées vides suite au retrait des troupes allemandes. Depuis le début, le gouvernement de la ville a misé sur la promotion d'un processus de participation des citoyen-ne-s pour atteindre des niveaux déterminés de durabilité urbaine. Les 13 années de ce processus ont permis la construction d'un écoquartier présentant un haut degré de cohésion sociale et dans lequel vivent près de 5 000 personnes.

Antécédents / origines

L'origine du quartier est la construction, dans la périphérie de la ville de Fribourg, de grands baraquements militaires destinés à accueillir les forces de la Wehrmacht d'Adolf Hitler. Après la fin de la II^e Guerre Mondiale, cette zone militaire est passée sous le contrôle des Français, qui y établirent une base de l'OTAN appelée *Quartier Vauban*. Une fois terminé le processus de

réunification allemande, les troupes françaises ont quitté la région. En 1992, la ville de Fribourg achète ce territoire au gouvernement allemand dans le but de le réhabiliter et de créer une zone résidentielle durable d'un point de vue environnemental.

Objectifs de la politique

La Mairie de Fribourg se propose de mettre à profit la rénovation et la réhabilitation de la zone pour mettre en œuvre un plan de reconversion écologique de cette partie de la ville, en tenant tout particulièrement compte des aspects suivants : densité urbaine ; efficacité énergétique du bâtiment et de l'aménagement urbain ; espaces publics et espaces verts ; encouragement de l'utilisation des transports publics ; et développement d'équipements et d'infrastructures de services publics (tels qu'écoles et jardins d'enfants).

Au début du processus, le but recherché était, d'une part, d'inverser la tendance à la croissance des banlieues (en promouvant une nouvelle culture territoriale plus en cohérence avec les principes de durabilité urbaine) et, d'autre part, d'intervenir sur l'un des éléments clés de l'exclusion de la population jeune : les difficultés d'accès au logement (ainsi, une grande partie des logements à construire seraient destinés aux jeunes). Le projet initial cherchait à créer des logements pour 5 000 personnes, des équipements proches et visait à la création d'un tissu économique pouvant générer près de 600 emplois.

Tels étaient les objectifs initiaux du plan, pour ainsi dire les minima, que le gouvernement de Fribourg envisageait pour le processus de réhabilitation écologique de la zone. Toutefois, en partant de ces minima, la Mairie elle-même comptait sur une flexibilité importante, flexibilité et capacité de réinvention garantie par le processus de participation des citoyen-ne-s dynamisé par l'ONG Forum Vauban. Ce processus de participation vise à compléter les objectifs initiaux du processus en misant sur :

- Le développement d'un nouveau concept de mobilité basé sur l'idée de « ville sans voiture » misant sur des modalités alternatives de mobilité.
- La construction d'autres équipements communautaires (marché central et centre communautaire).
- La développement d'un environnement approprié à la construction de logements à très faible consommation d'énergie (« logements passifs »).
- Le développement de l'autopromotion et la création de coopératives de logements par la mise en place de groupes chargés des différentes tâches de construction, de maintenance et de gestion des bâtiments.
- Le maintien de l'ancien tracé des rues, de la zone naturelle du ruisseau et des arbres septuagénaires.
- La réhabilitation de cinq des hangars qui constituaient les anciennes casernes pour l'établissement d'une résidence pour étudiants.

Chronologie de la mise en œuvre de la politique

1991 Départ des troupes françaises

1992 La ville de Fribourg achète le terrain au gouvernement allemand. Le projet SUSI démarre.

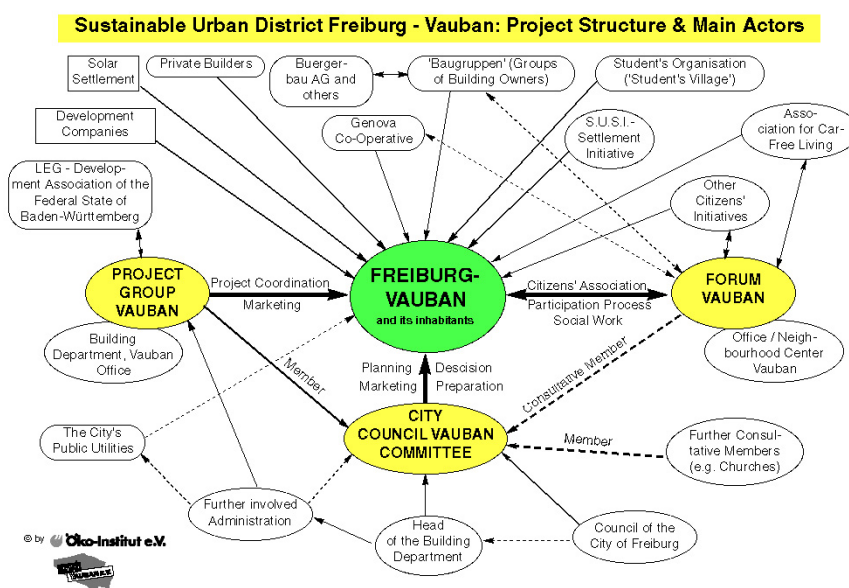
1993 Début du projet. Approbation du plan de développement de la zone résidentielle de Vauban.

- 1994 Fondation du Forum Vauban.
- 1995 Début du processus de participation des citoyens dans la définition du projet. Le Forum Vauban sera l'organisation chargée de dynamiser le processus.
- 1996 Premier débat sur le plan de développement de la zone. Le Forum Vauban présente le rapport « Base scientifique pour un large processus participatif ». Début des campagnes de publicité et mise en marche des premiers groupes de construction.
- 1997 Le Projet LIFE démarre. Il permet au Forum Vauban d'approfondir les concepts de mobilité durable, d'efficacité énergétique, d'urbanisme écologique et de participation sociale.
- 1998 Construction des premiers logements.
- 1999 Démarrage du processus de développement communautaire et début de la deuxième vague de construction de logements.
- 2001 Début des débats sur le modèle de mobilité.
- 2002 Vauban compte 2 700 habitant-e-s
- 2007 Vauban compte 4 700 habitant-e-s.

Agents concernés, bénéficiaires et processus participatifs

Agents concernés

L'un des éléments essentiels du succès de ce processus a été la création, par le Gouvernement de Fribourg, d'une série d'institutions permanentes qui ont permis la coordination et le travail transversal entre les différents services du gouvernement local (avec d'autres collectivités publiques nationales) : le « Groupe Projet Vauban » (l'organe administratif au sein duquel les autorités locales impliquées dans le processus coordonnent leur activité) et le « Comité Vauban de la Mairie de Fribourg » (espace d'échange d'informations, de débat et de préparation à la prise de décisions qui relève de la Mairie). Ces deux institutions sont les plus importantes du processus, conjointement avec le Forum Vauban. Le schéma suivant montre les différentes organisations qui participent au processus :



Bénéficiaires

Les bénéficiaires directs de ce plan de réhabilitation écologique et de construction d'un Écoquartier sont, en premier lieu, les quelque 5 000 personnes qui y vivent. Au sein de ce collectif, les bénéfices obtenus résultent de l'acquisition d'un logement et comprennent également l'accès aux équipements publics et à des espaces verts publics de qualité, à la possibilité de participer à de multiples initiatives sociales et culturelles et à la construction de réseaux sociaux et communautaires, mécanismes qui facilitent tous la cohésion sociale. Certaines études démontrent que les enfants bénéficient particulièrement de ce processus, dans la mesure où il se crée un milieu urbain spécialement adapté à leur développement. Peuvent aussi être considérés comme des bénéficiaires indirects du processus les différents groupes d'agriculteurs, d'éleveurs de bétail et de producteurs de produits écologiques, qui ont accès à un marché direct à travers des groupes de consommation et aux marchés ouverts qui se tiennent chaque semaine.

Processus d'institutionnalisation de la politique

À ses débuts, le processus de l'Écoquartier de Vauban a permis un important processus de participation. Peu après l'abandon des casernes par les troupes françaises, un groupe de jeunes (squatteurs) s'est installé dans quelques-uns des hangars dans le but d'en faire leur logement et d'y établir un centre socioculturel. Malgré quelques désaccords avec l'administration de la ville, leur situation a été régularisée et l'occupation de 4 bâtiments autorisée. C'est ainsi qu'est née l'initiative d'autogestion SUSI et que le processus de réhabilitation des bâtiments fondée sur des critères écologiques a commencé. Ce processus de réhabilitation (avec d'importantes étapes d'auto-construction) a permis à la coopérative de se constituer et de mettre en valeur sa diversité interne. À l'heure actuelle, SUSI est une coopérative de logements locatifs, comprenant de nombreux espaces communs et publics où fonctionnent de nombreuses initiatives sociales.

Suite à l'acquisition des bâtiments par le Gouvernement de Fribourg et la mise en marche du plan de réhabilitation sociale écologique de la zone, le processus de participation s'est développé sur la base d'un important effort de communication et de publicité portant sur des éléments de planification communautaire et écologique, grâce auquel le Forum Vauban et le gouvernement de la ville ont pu entrer en contact avec les futurs habitants de la zone. Dans un premier temps, le Forum Vauban a mis en place 15 « Baugruppen » (groupes de construction coopératifs), chacun d'eux se composant de 5 à 15 familles. Ces groupes ont non seulement permis à la population d'économiser jusqu'à 30 % du coût final de leurs logements, mais ils constituent aussi des espaces de participation dans la conception des bâtiments eux-mêmes, où les critères écologiques et sociaux promus par le plan de réhabilitation de la zone se concrétisent (et vont souvent au-delà des attentes et des approches initiales du gouvernement de Fribourg).

À ce moment du processus, la participation ne s'est pas uniquement limitée à la conception des logements. En effet, le travail de dynamisation du Forum Vauban a aussi permis la création du « Baugruppen-co-ordination group », espace dans lequel sont échangées des connaissances et des informations ainsi que des problèmes à résoudre. Ceci a donné lieu à la création d'un tissu de réseaux sociaux et communautaires inscrivant dans la continuité le processus de participation qui a pu se maintenir après la conclusion de la phase de conception des logements.

L'un des éléments clés du processus de participation dans le cadre de la construction de l'Écoquartier de Vauban a été la construction d'alternatives environnementales dans le domaine de la régénération urbaine. À cette fin, il n'a pas été uniquement fait appel à la participation des résident-e-s (et futur-e-s résident-e-s). Des rencontres et des ateliers ont été organisés avec

des experts dans différents domaines (santé, construction, développement communautaire, mobilité, etc.) dans le but de créer une interaction entre différents types de savoirs, de sorte que les solutions envisagées conjuguent différentes approches à un fort enracinement local. Ainsi, l'un des principaux objectifs du projet, de 1997 à 1998, visait à mener une recherche pour l'élaboration d'alternatives en termes de construction bioclimatique, de mobilité durable et d'efficacité énergétique. Une autre initiative, parmi les plus importantes ayant été mise en marche dans ce cadre, est la Conférence internationale UrbanVisions (1999), organisée en coopération avec le Forum Vauban et l'ICLEI (International Council for Local Environmental Initiatives), à laquelle ont participé 130 personnes originaires de 21 pays.

En septembre 1998, les nouveaux-elles résident-e-s ont commencé à arriver à Vauban et le processus de participation des citoyen-ne-s a connu d'importants changements (les travaux de construction de logements et les groupes coopératifs étaient maintenus), avec le maintien d'éléments de délibération concernant la conception urbaine, mais s'orientant aussi désormais vers le travail communautaire. Les principaux acteurs de ce processus n'étaient plus les futur-e-s résident-e-s, mais les nouv-eaux-elles habitant-e-s et le but recherché était la création de réseaux sociaux entre ces habitant-e-s, ainsi que le lancement d'initiatives sociales et communautaires. À partir de là, différentes activités visant à la dynamisation du processus et de la vie socioculturelle de l'écoquartier (fêtes, excursions) ont été organisées. De même, des ateliers destinés à délibérer sur le processus de l'écoquartier (où est définie la philosophie de base de ce processus, « *Planning that Learns* ») ont été réalisés. Ces ateliers sont au nombre de 40, environ, et portaient sur les sujets suivants :

- Construction bioclimatique : Façades vertes, construction avec du bois local, construction de haute efficacité énergétique, énergies renouvelables, etc.
- Informations sur la gestion des coopératives et sur l'économie sociale, ainsi que sur le financement des différentes initiatives.
- Conception d'espaces publics : du centre communautaire aux rues, espaces verts, places, etc.

Au début des années 2000, le gouvernement de la ville accepte de céder l'un des bâtiments pour l'établissement d'un centre communautaire autogéré par les habitants de l'écoquartier, autogestion qui, dans un premier temps, implique un processus participatif de conception du centre et du processus de réhabilitation de celui-ci, puis, la gestion des activités. Le centre prend le nom de Haus 37.

Parmi les multiples initiatives sociales et communautaires existantes dans le quartier, la participation des femmes dans le processus est significative. Depuis 1997, à partir de journées thématiques portant sur le sujet, une commission de femmes est créée, commission qui deviendra l'un des acteurs les plus importants du processus.

En 2001, ont commencé les ateliers et débats sur le modèle de mobilité de Vauban qui permettront de concrétiser l'idée du « quartier sans voiture », présente depuis le début du projet.

Les formes de participation se sont élargies et diversifiées au fur et à mesure de l'avancement du projet, offrant ainsi de nouvelles manières d'entrer en contact avec le territoire. Par exemple, des groupes et des commerces, qui travaillent et qui acquièrent des produits et des aliments de production écologique et de proximité, sont créés et un marché hebdomadaire de produits agricoles est organisé chaque vendredi depuis 1999.

Processus d'institutionnalisation et financement

Processus d'institutionnalisation de la politique

Il s'agit d'un Plan de développement approuvé par le Gouvernement de la Ville de Fribourg.

Financement

Le budget initial relevant de la ville de Fribourg a été de \$85 000 000 US Dollars.

Le budget assigné au nettoyage et à la décontamination de la zone, ainsi qu'au développement de certains équipements (dont le centre d'éducation primaire, le centre communautaire et quelques jardins d'enfants) dépend du Redevlopment Fund de l'État fédéral de Baden-Württemberg (\$5 000 000 US dollars) et de crédits pris en charge par le gouvernement de la ville.

Une grande partie de ces crédits a été remboursée grâce à la vente de terrains destinés à la construction des logements (les groupes de construction ont pu avoir accès aux subventions et aux réductions d'impôts consenties aussi bien par le gouvernement central que par l'État fédéral de Baden-Württemberg).

Le processus de participation et de travail communautaire a bénéficié des aides budgétaires suivantes :

- Gouvernement de Fribourg : \$200 000 US dollars ;
- German Environment Foundation (Deutsche Bundesstiftung Umwelt, DBU) : \$200 000 US dollars (1996-2002) Programme LIFE de l'Union européenne : \$700 000 US dollars (1997-1999) ;
- Donations d'associés ou partenaires : \$10 000 US dollars par an.

Principaux résultats et réalisation

Principaux résultats et obstacles

Principaux résultats et réalisations

Logement : L'un des éléments les plus significatifs de l'expérience de Vauban est la création d'un parc de logements extrêmement divers. Parallèlement aux promoteurs privés, des groupes coopératifs (qui, outre la création de processus participatifs de gestion, ont permis l'incorporation de personnes ayant de faibles revenus) ont notamment été créés. En 2006, il existait 40 groupes coopératifs. Outre l'expérience de SUSI précédemment décrite, le Forum Vauban a créé la Coopérative Genève. C'est une coopérative autogérée de location (fondée en 1997). Ses habitants sont essentiellement des jeunes, des personnes âgées et des personnes ayant des faibles revenus, qui s'installent dans des bâtiments de 36 et 40 logements. A chaque étape du processus, des espaces de délibération ont été ouverts pour que les membres de la coopérative participent à la conception des bâtiments (des aspects tels que les façades, l'orientation, les espaces collectifs ou l'échelle d'habitation font l'objet de décisions collectives). La construction est réalisée selon des critères écologiques tels que l'utilisation de matériaux locaux, de panneaux solaires ou de mécanismes de recueil des eaux pluviales. Indépendamment de la construction, la coopérative gère les propriétés collectives, une auberge et la laverie-blanchisserie.

Énergie : L'installation de plaques photovoltaïques et de collecteurs d'énergie solaire est encouragée, tout comme un plan visant à réduire la consommation énergétique des logements. De même, l'écoquartier dispose d'une centrale de cogénération de haute performance pour fournir du chauffage à toute la zone et qui fonctionne au moyen de copeaux de bois. L'obligation de réduire la consommation d'énergie a permis le développement de différentes initiatives dans les immeubles d'habitation, telles que le projet « énergie plus », dix unités de logements passifs qui produisent plus d'énergie qu'elles n'en consomment.

Ressources hydriques : Le traitement écologique de l'eau fait l'objet d'une installation transversale dans une grande partie de la structure urbaine. D'une part, dans les espaces verts eux-mêmes, qui permettent la filtration de 80 % des pluies dans le terrain naturel. Il existe un système d'égouts privatif dans certains équipements et logements.

Mobilité urbaine : les initiatives les plus importantes à ce niveau sont au nombre de deux : « Quartier sans voiture » et « Quartier sans stationnement », qui priorisent la mobilité piétonnière ou à bicyclette. Le développement de ces deux programmes rend impossible la construction de places de stationnement sur les parcelles, la seule zone dans laquelle il est possible de stationner étant donc limitée au périmètre de la zone résidentielle. Dans cette zone résidentielle, la mobilité automobile (autre que le cas des urgences médicales ou d'une autre nature) est limitée au ramassage et à la livraison (à une vitesse limitée à 5km/h dans la zone résidentielle et à 30km/h dans le reste du district). La structure urbaine de distribution d'équipements et de services (ainsi que des lieux de travail se trouvant dans le quartier) est conçue pour que tous les déplacements puissent être effectués à bicyclette ou à pieds. Il existe une ligne de tramway, des autobus et des trains qui relient la zone au centre-ville. Près de la moitié de la population de Vauban n'a pas de voiture et une association d'utilisation en commun de voitures et de camionnettes a été créée.

Il est important de souligner la construction d'équipements communautaires tels que le Haus 37, des garderies ou des centres éducatifs, ainsi que la mise en marche d'initiatives qui ont donné lieu à la création de plus de 400 emplois.

Un autre résultat parmi les plus significatifs de ce processus est lié à la mise en place de différentes formes de participation allant de la planification urbaine à la gestion d'équipements communautaires, en passant par la conception des logements ou le développement d'initiatives sociales et écologiques de différentes sortes. Ces processus ont permis la consolidation de réseaux sociaux et de processus de co-responsabilité dans la gestion du territoire qui facilitent la cohésion sociale des enfants, des femmes, des jeunes et des personnes ayant de faibles revenus.

Principaux obstacles

Le problème le plus significatif de l'expérience de l'Écoquartier de Vauban est, malgré le fait que certaines initiatives de logement aient visé la diversité interne, la persistance d'un public très homogène (jeunes universitaires des classes moyennes). De plus, les aides visant à l'incorporation des personnes ayant de faibles revenus ont disparu avec l'élimination d'une grande partie des allocations et des subventions prévues à ce titre.

Transposition ou adaptation de la pratique ailleurs

Transposition ou adaptation de la politique dans d'autres contextes

Les initiatives d'*Écoquartiers*, dont la diffusion a eu lieu au cours de ces dix dernières années en Europe et récemment dans certaines villes d'Amérique Latine, ont pour but la réhabilitation d'espaces urbains ou la créations de nouveaux développements suivant des critères globaux de durabilité. Cette formule intégrale condense les transformations urbanistiques (mobilité, connexion avec la ville, conception de l'espace public, typologie des logements, équipements, architecture bioclimatique, etc.), environnementales (efficacité et autosuffisance énergétique, gestion du cycle des déchets ou de l'eau, respect du patrimoine préexistant, réduction de la consommation des ressources telles que le sol, etc.) et sociales nécessaires (appropriation citoyenne de l'environnement, renforcement de l'identité locale, participation des habitant-e-s, femmes et hommes, inclusion de la diversité sociale ou la dimension économique).

En Europe, il existe différentes expériences. Dans le cas de l'Espagne, l'exemple de référence est l'Écoquartier de Trinitat Nova¹ dans la zone de Nou Barris (périphérie de Barcelone), qui est issu de l'un des plans de développement communautaire les plus importants du pays. En Italie, depuis le milieu des années 1990, les *Contratti di Quartiere* prolifèrent et s'étendent à travers toute l'Italie, de manière avec plus ou moins d'intensité, à l'instar du Quartiere di Savonarola à Padoue (Licari et Dondoni, 2006). En Angleterre on peut souligner l'expérience de Coin Street².

En savoir plus

Le présent cas a été étudié et écrit par Alfredo Ramos, sous la supervision du Dr Stefania Barca, du Centre des Études Sociales de l'Université de Coimbra, Portugal, en 2010.

Commission d'Inclusion sociale, de Démocratie participative et des Droits de l'homme de Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU) :

Page web: <https://www.uclg-cisd.org/>

Coordonnées: cisd1@uclg.org | +34 933 42 87 70

Références bibliographiques

Arenillas Parra, T. (coord.), 2003, *Ecología y Ciudad*, Barcelona: El Viejo Topo.

Bettini, V., 1998, *Elementos de Ecología Urbana*. Madrid: Trotta.

HABITAT-Biblioteca CF+S, 2002, Construcción del barrio sostenible de Freiburg-Vauban, Friburgo, Alemania. <http://habitat.aq.upm.es/dubai/02/bp312.html> [6 septembre 2010].

Fernández Casadevante, J.L. Morán, N. y Ramos, A., 2010, De cuartel militar a laboratorio de vida alternativa: El ecobarrio de vauban en Friburgo. *Papeles de cuestiones ecosociales*, 111. Madrid: CIP-Ecosocial.

Licari, G. y Dondoni, M., 2006, Sviluppo di comunita e partecipazione: Il caso dei Contratti di Quartiere, en Licari, G. y Barone, R. (coords.) *Sviluppo Locale Partecipato e Sostenibile*. Padova: CLEUP.

Magnaghi, A., 2000, *Il Progetto Locale*. Turín: Bollati Boringhieri.

¹ <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n15/aivel.html>.

² <http://ecosistemaurbano.org/tag/coin-street/>.

Santiago, P., 2008, The vision of a sustainable district becomes reality. Ponencia presentada en el *III Seminario Internacional de Comarcas Sostenibles*.

United Cities and Local Governments, 2008, *First Global Report on Decentralization and Local Democracy* (GOLD Report). Barcelona: UCLG

Velázquez, I. y Verdaguer, C. (coords.), 2008, *Manual para el diseño de ecociudades en Europa. Libro I: La ecociudad, un lugar mejor para vivir*. Proyecto ECOCITY.

Verdaguer, C., 2010, De los ecobarrios a las ecociudades. Una formulación sintética de la sostenibilidad urbana. *Papeles de cuestiones ecosociales*, 111. Madrid: CIP-Ecosocial.

Verdaguer, C., 2003, Por un urbanismo de los ciudadanos, en Arenillas Parra, T. (coord.).

Verdaguer, C., 2000, De la sostenibilidad a los ecobarrios. *Documentación Social*, 119. Madrid: Caritas.