



**POUR DES
MOBILITÉS JUSTES
ET DÉCARBONÉES
(PAS JUSTE
DÉCARBONÉES)**

**VOYAGE
D'ÉTUDES À
VIENNE**

9-11 MARS 2022

IHEDATE
SCIENCES PO

DOSSIER DOCUMENTAIRE

CYCLE TERRITOIRES ET
MOBILITÉS

2021-2022



Chers auditeurs, chères auditrices,

Ce dossier vous donnera des clés de compréhension de la mobilité à Vienne. L'idéal est de le lire en amont du voyage pour vous imprégner du contexte et de le garder à portée de main tout au long du voyage.

Nous l'avons conçu de la manière suivante :

- deux premières parties très illustrées pour comprendre le territoire viennois et son offre de mobilité. A travers des schémas et des chiffres clés, vous découvrirez tout d'abord la gouvernance de Vienne puis son organisation en termes de mobilité;
- une troisième et quatrième parties pour explorer les politiques publiques relatives à la décarbonation des mobilités, ainsi qu'à la justice sociale;
- enfin, une cinquième partie pour vous familiariser avec les débats actuels à Vienne : à travers des extraits d'articles de journaux, vous découvrirez les différents projets de mobilité agitant l'opinion publique.

Nous espérons que ce dossier vous sera utile et vous rendra impatient.e.s de débiter la mission d'étude !

Les étudiant.e.s de Sciences Po organisateurs du voyage,

Joséphine, Lena, Ludivine, Óscar et Sam.



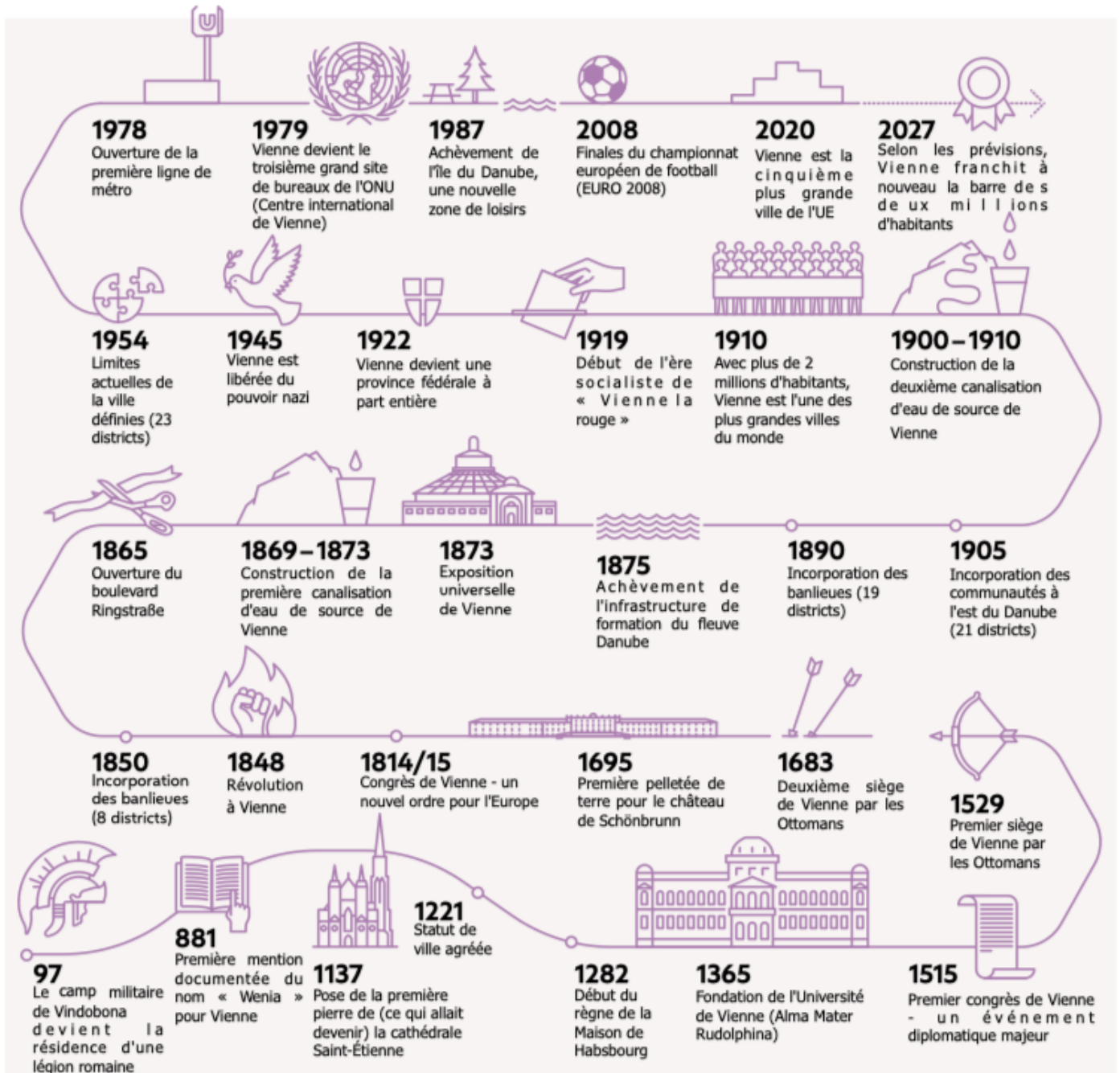
I. VIENNE EN DONNÉES ET EN CARTES



1

HISTOIRE DE LA VILLE

Histoire de Vienne



ÉCONOMIE ET DÉMOGRAPHIE

	VIENNE	PARIS INTRAMUROS	GRAND PARIS
POPULATION (millions)	1,9 (2021)	2,1 (2018)	7 (2018)
— DONT ÉTRANGERS (%)	30,8 (2020)	18,2% (2018)	15 (2011)
POURCENTAGE DE LA POPULATION DU PAYS DANS LA CAPITALE	21 (2021)	3,1 (2018)	10,4 (2018)
SURFACE (km²)	414,9	105,4	814
DENSITÉ (hab/km²)	4 600 (2021)	20 500 (2018)	8 700 (2018)
REVENU MÉDIAN (€)	22 958	28 570 (2019)	23 790 (2019)
CHÔMAGE	12,3 (2018)	6,4 (2018)	12,9 (2018)

3 : Stadt Wien, 2021, « Overview - Current Indicators ».

4 : Stadt Wien, 2018, « Labour Market 2018 ».

5 : Bundesanstalt Statistik Österreich, « Annual personal income ».

6 : INSEE, 2022, « Dossier complet : département de Paris (75) ».

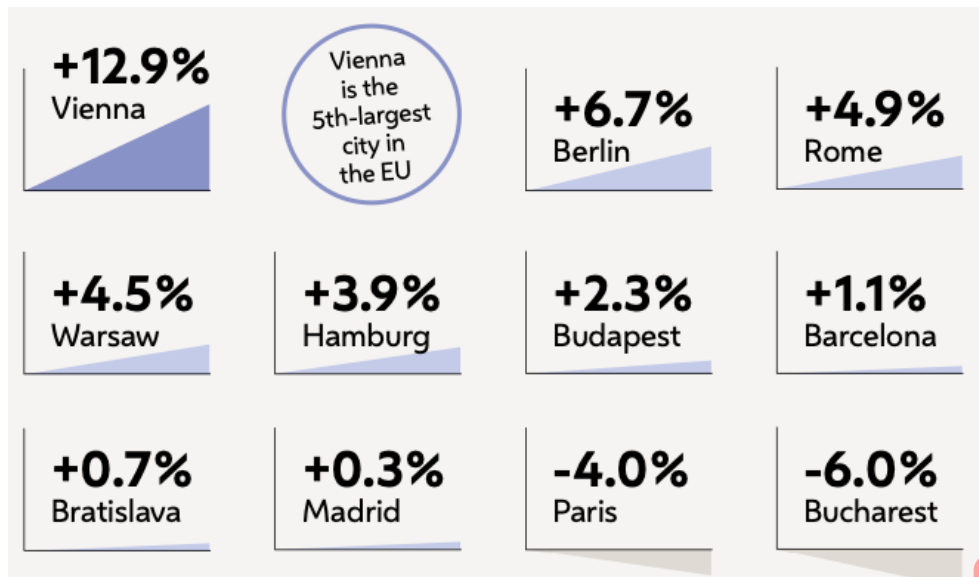
7 : INSEE, 2022, « Dossier complet : Intercommunalité-Métropole de Métropole du Grand Paris (200054781) ».

8 : Apur, 2014, *Le Grand Paris, une métropole cosmopolite*, p. 1.

9 : Statistik Wien, 2021, *Vienna in Figures 2021*, pp. 12-13.

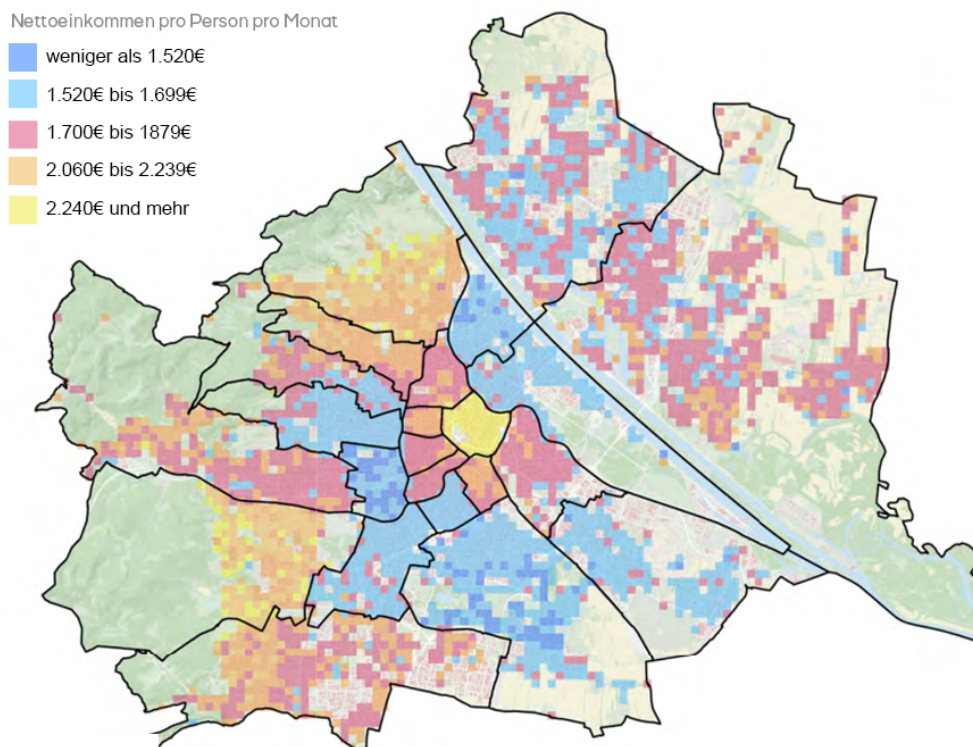
Tendances démographiques - données 2009-2018

Au cours de la dernière décennie, Vienne a connu la plus forte croissance par rapport aux dix plus grandes villes de l'UE et Bratislava



10

Distribution de la population par catégories de revenus nets (par personne par mois) à Vienne - données 2017.



11

Daten aus dem Jahr 2017

Quelle: Sozialraum Monitoring 2020

///IOMENT.

Performance économique

2019

PRODUIT INTÉRIEUR BRUT (PIB)

Un cinquième de la population autrichienne génère un quart du PIB total du pays

Total Autriche

397,5 md €

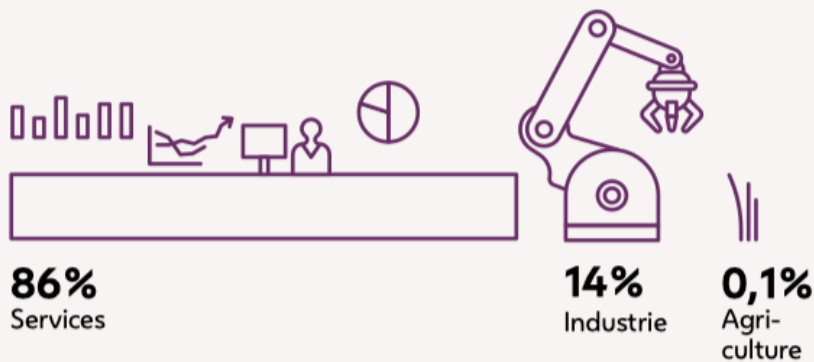
Dont Vienne

103,3 md €

Autriche par habitant

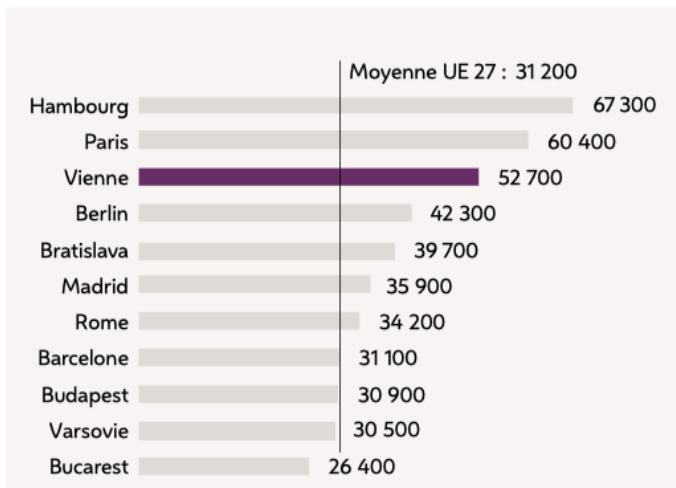
44 800 €

Vienne par habitant

52 700 €

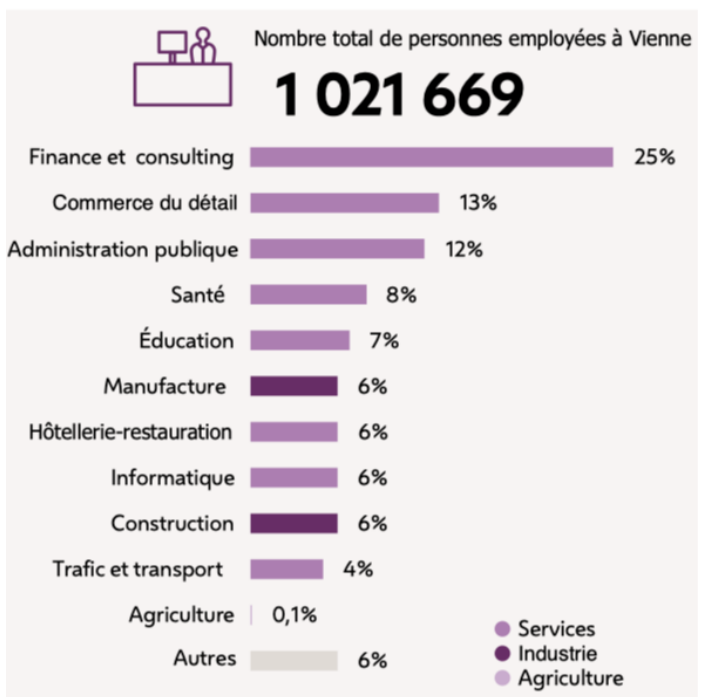
Production économique - comparaison

2019



Emploi à Vienne

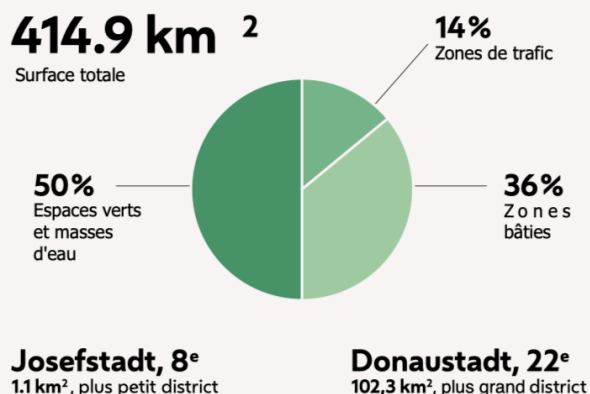
31 octobre 2018



12

ENVIRONNEMENT

Occupation des sols à Vienne 2018, 2020



Espaces verts 2020



13

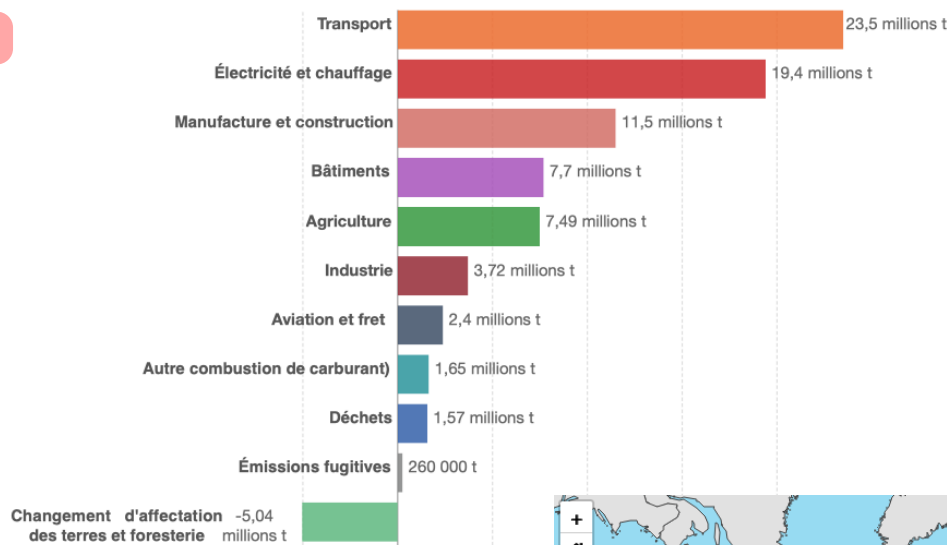
Émissions de gaz à effet de serre (Autriche)

L'Autriche est le 13^e pays de l'Union Européenne en matière d'émissions de gaz à effet de serre par habitant, le transport étant le premier secteur responsable en termes d'émissions de CO₂.

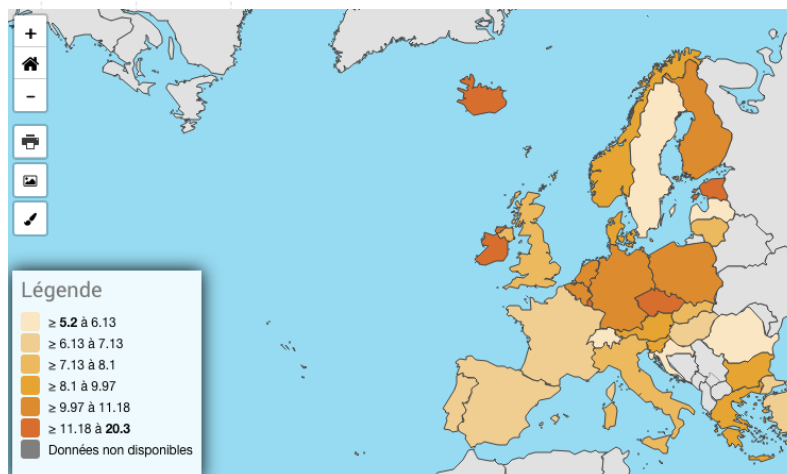
Émissions de gaz à effet de serre par secteur, Autriche, 2016

Mesuré en tonnes d'équivalents de dioxyde de carbone (CO₂e)

14



15



13 : Statistik Wien, 2021, *Vienna in Figures 2021*, p. 6.

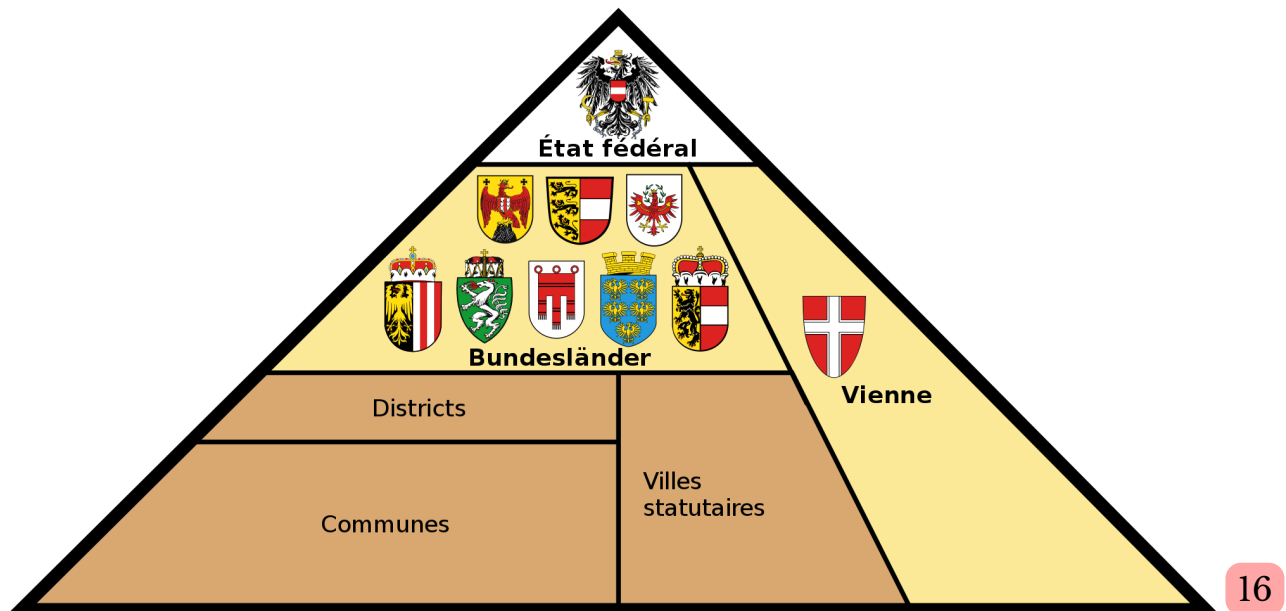
14 : Our World in Data, 2016, « [Greenhouse gas emissions by sector](#) ».

15 : Eurostat, 2021, « Émissions de gaz à effet de serre par habitant ».

ORGANISATION ADMINISTRATIVE

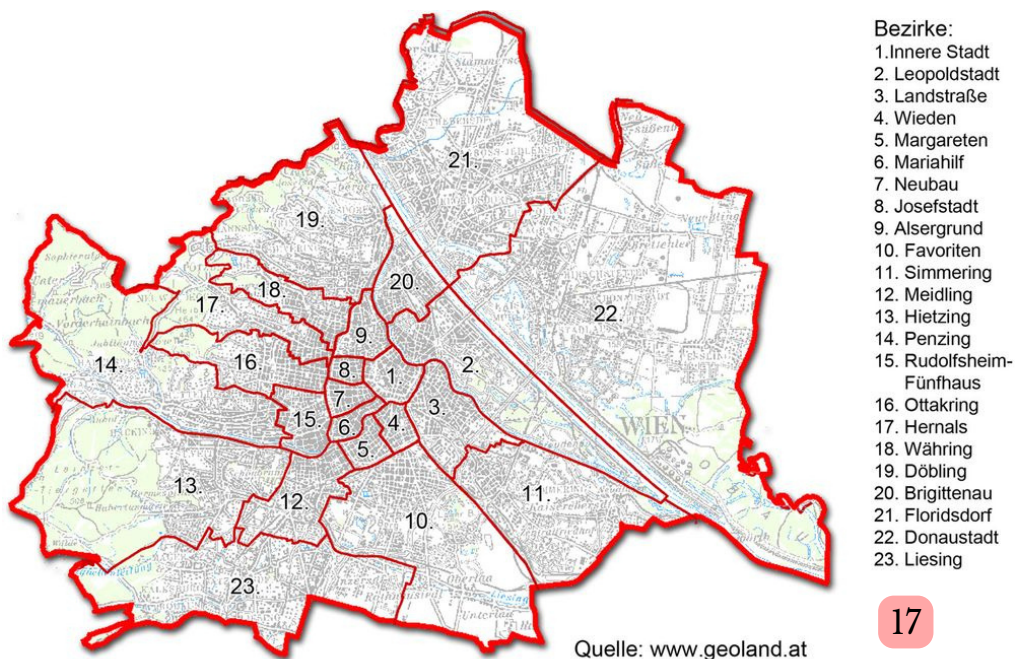
En tant qu'état fédéral, l'Autriche est composée de neuf états fédérés (Bundesländer ou Länder), y compris Vienne, qui est une **ville-Land**.

Les Länder autrichiens bénéficient de la compétence générale (c'est-à-dire toute compétence qui ne soit pas accordée à l'état fédéral).



16

La ville de Vienne est divisée en **23 arrondissements** (Bezirke en allemand). Cependant, Vienne étant une ville statutaire en plus d'un état, elle centralise également les pouvoirs des districts.



Bezirke:

1. Innere Stadt
2. Leopoldstadt
3. Landstraße
4. Wieden
5. Margareten
6. Mariahilf
7. Neubau
8. Josefstadt
9. Alsergrund
10. Favoriten
11. Simmering
12. Meidling
13. Hietzing
14. Penzing
15. Rudolfsheim-Fünfhaus
16. Ottakring
17. Hernals
18. Währing
19. Döbling
20. Brigittenau
21. Floridsdorf
22. Donaustadt
23. Liesing

17

ORGANISATION POLITIQUE

La gouvernance de Vienne est structurée autour du **Conseil** (Gemeinderat), du **Sénat** de la ville (Stadtsenat) et du **Maire** (Bürgermeister).

18

Conseil municipal de Vienne (Sénat) et gouvernement du Land

2021



Conseillers municipaux exécutifs (« Gouvernement »)

Jürgen Czernohorszky, SPÖ
Climat, environnement, démocratie et personnel

Kathrin Gaál, SPÖ
Logement, rénovation urbaine et questions relatives aux femmes

Peter Hacker, SPÖ
Affaires sociales, santé publique, santé et sports

Peter Hanke, SPÖ
Finance, commerce, travail, affaires internationales et entreprises de services publics

Veronica Kaup-Hasler, s. SPÖ
Affaires culturelles et science

Ulli Sima, SPÖ
Innovation, aménagement du territoire et mobilité

Christoph Wiederkehr, NEOS
Enseignement, jeunesse, intégration et transparence

Conseillers municipaux sans mandat

Bernadette Arnoldner (ÖVP), Isabelle Jungnickel (ÖVP), **Peter Kraus** (Die Grünen), Dominik Nepp (FPÖ), Judith Pühringer (Die Grünen)

Les principaux partis politiques

SPÖ : PARTI SOCIAL-DÉMOCRATE D'AUTRICHE

ÖVP : PARTI POPULAIRE AUTRICHIEN (DÉMOCRATIE CHRÉTIENNE)

GRÜNE : LES VERTS

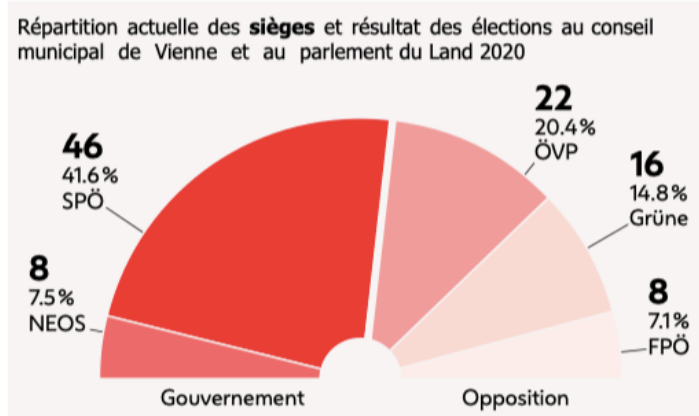
NEOS : LA NOUVELLE AUTRICHE ET LE FORUM LIBÉRAL

FPÖ : PARTI DE LA LIBERTÉ D'AUTRICHE (NATIONALISME AUTRICHIEN)

que nous allons rencontrer!

19

Conseil municipal et parlement de Vienne 2020



"Les systèmes électoraux autrichiens n'étant pas majoritaires, il est le plus souvent nécessaire de former une coalition entre différents partis pour pouvoir gouverner.

Ainsi, le maire actuel (élu depuis le 24 mai 2018) est issu du SPÖ mais gouverne avec le parti libéral NEOS. Ces coalitions forgent une **culture du consensus** entre partis parfois idéologiquement éloignés"

20

18 : Conseil de l'Europe, 2020, *Monitoring of the European Charter of Local Self-Government in Austria*, p. 13.

19 : Statistik Wien, 2021, Vienna in Figures 2021, p. 22.

20 : Larminay C., Mahé A., Martinez O., Ouvrier C., Neveu M., Suard M. "Quelle gouvernance des mobilités urbaines pour répondre aux enjeux de demain. Rapport du projet collectif année 2020-2021" Sciences Po, Bartle (juin 2021), p. 54.

II. LES TRANSPORTS À VIENNE

TRANSPORTS EN COMMUN ET MOBILITÉ ACTIVE

Le réseau de transports en commun à Vienne

Mode de transport en commun	Nom allemand	Étendue	Opérateur	Entrée en service	Voyageurs / an
Métro	U-Bahn	5 lignes + 1 en construction	Wiener Linien	1976	428 millions
Tramway	Straßenbahn	29 lignes	Wiener Linien	1875	294 millions
Train régional	S-Bahn	9 lignes	ÖBB	1962	109 millions
Bus	Bus	142 lignes	Wiener Linien	1986	239 millions
Vélo partagé	"Citybike Wien"	121 stations, 1400 km de pistes cyclables	Établi par la ville, opéré par JCDecaux	2003	> 1 million

Vous pouvez consulter sur ce site toutes les cartes du réseau!



En addition de ce réseau interne, Vienne est bien reliée aux régions et pays voisins. L'aéroport international, opéré par la compagnie Flughafen Wien AG, est le 17ème plus grand aéroport d'Europe avec environ 24 millions de voyageurs par an avant la crise du COVID. Le port est l'un des plus importants du Danube, avec une capacité de trafic annuel de 12 millions de tonnes de marchandises. Quant au terminal passagers, il voit passer plus de 300 000 voyageurs par an. De plus, l'initiative autrichienne de relancer les trains de nuit a encouragé les autres pays européens à investir de nouveau dans ce réseau. 21

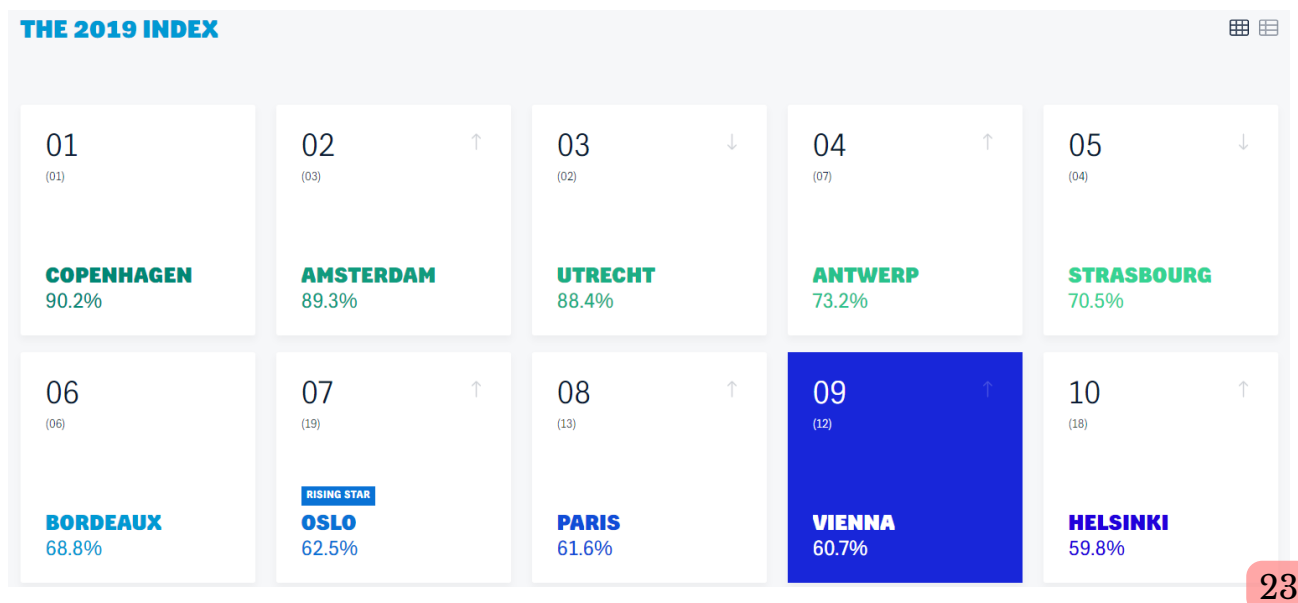
Échelles de gouvernance et principaux acteurs de la mobilité

Échelle de gouvernance	Institution publique référente	Opérateurs	Autorité Organisatrice des Mobilités
Locale	Ville-région de Vienne	Wiener Linien	Wiener Linien
Régionale (lignes de bus et ferroviaire)	Ville-région de Vienne	Bus: Wiener Linien Ferroviaire: ÖBB, Intercity, WESTbahn	
Étatique (ports, aéroports, ferroviaire express)	État Fédéral d'Autriche	Ferroviaire: ÖBB (Autriche) Aéroportuaire: Flughafen Wien AG	22

21 : Vienna Map 360. www.viennamap360.com (consulté février 2022; données probablement pré-covid)

22 : Larminay C., Mahé A., Martinez O., Ouvrier C., Neveu M., Suard M. "Quelle gouvernance des mobilités urbaines pour répondre aux enjeux de demain. Rapport du projet collectif année 2020-2021" Sciences Po, Bartle (juin 2021).

Copenhagize index : le classement global des villes favorables au vélo sur la planète.



En 2019, Vienne se hisse dans le top 10 des villes les plus favorables au vélo. Si la ville continue d'investir modestement dans les infrastructures cyclables sur la voie publique, la capitale autrichienne se démarque réellement par des **efforts de communication et certaines politiques de logement** qui visent à favoriser les mobilités actives.

Évolution de la mobilité

2013–2020

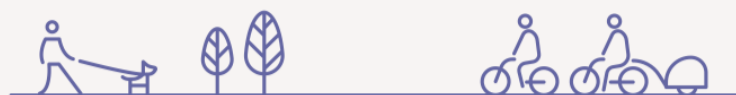
Zonnes piétonnes

+5%2020 – 352 917 m²
2013 – 337 335 m²

Zones de rencontre

+225%2020 – 4 941 m
2013 – 1 519 m

Pistes cyclables

+17%2020 – 430 621 m²
2013 – 368 912 m²

Transports en commun

2020

Passagers

574 millions

La baisse du nombre de passagers due à la Covid-19 a été de 40% par rapport à 2019

Abonnements annuels

818 813**123 m.**
Bus**265 m.**
Métro**186 m.**
Tram

24

La capacité de la ville à tirer parti du potentiel inexploité des **vélos-cargos** sur la logistique urbaine et la vie en ville a fait de Vienne une pionnière en matière de politique cycliste.

Tout en ayant **un réseau de transports en commun très dense**, la **mobilité active tend à s'accroître à Vienne** depuis quelques années :

KM DE PISTES CYCLABLES

388 KM EN 2000
1.298 KM EN 2018

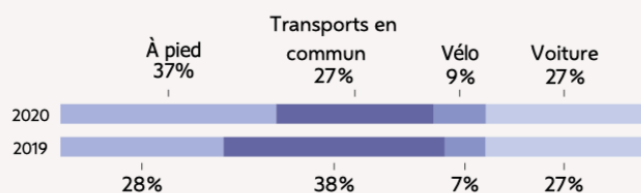
PART MODALE ET DIFFÉRENCES GÉOGRAPHIQUES

À VIENNE

Part modale

2019/20

Comment les Viennois se rendent-ils de A à B ?



Taux de possession de voiture

31 décembre 2020

Vienne a le taux de motorisation le plus faible de tous les Länder et des capitales de Land d'Autriche



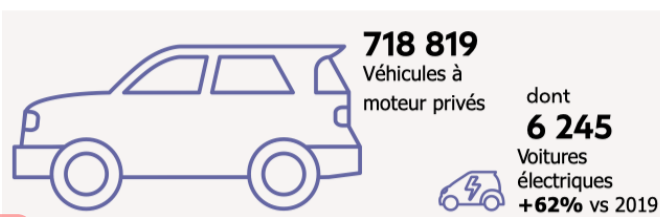
37 voitures
par 100 habitants à
Vienne

63 voitures
par 100 habitants
à Klagenfurt

68 voitures
par 100 habitants
au Burgenland

Véhicules à moteur privés

31 décembre 2020



24

La tarification parking comme principale stratégie de régulation

"La régulation passe par une politique de prix, avec des tarifs horaires qui ont augmenté de 140 % entre 1975 et 2015 en tenant compte de l'inflation. En 1993, la ville a également décidé de mettre en place une nouvelle politique de stationnement, appelée Parkraumbewirtschaftung en allemand, et consistant en une tarification plus importante des emplacements de stationnement où la demande est la plus grande, afin d'améliorer la congestion et le trafic automobile lié à la recherche de place de stationnement.

D'abord mis en place à l'échelle d'un arrondissement central, ce système est aujourd'hui en vigueur dans 19 des 23 arrondissements et sera prochainement élargi à toute la ville. Les études à son sujet montrent des effets importants sur la mobilité des employés de ces quartiers, qui ont tendance à délaisser la voiture au profit des TC, et les résidents témoignent également des bénéfices en termes de congestion."

25

AU NIVEAU NATIONAL

PART EN POURCENTAGE DE CHAQUE MODE DE TRANSPORT DANS LE TOTAL DU TRANSPORT INTÉRIEUR EN AUTRICHE

VOITURE : 77% (MOYENNE UE = 82,8%)

TRAINS : 12,9% (MOYENNE UE = 8%)

AUTOCARS, AUTOBUS ET TROLLEYBUS : 10,1% (MOYENNE UE = 9,2%)

BIEN QU'EN DÉCROISSANCE, LE TAUX DE MOTORISATION DE L'AUTRICHE EST ENCORE PARMIS LES PLUS HAUTS D'EUROPE (562 VOITURES POUR 1000 HABITANTS).

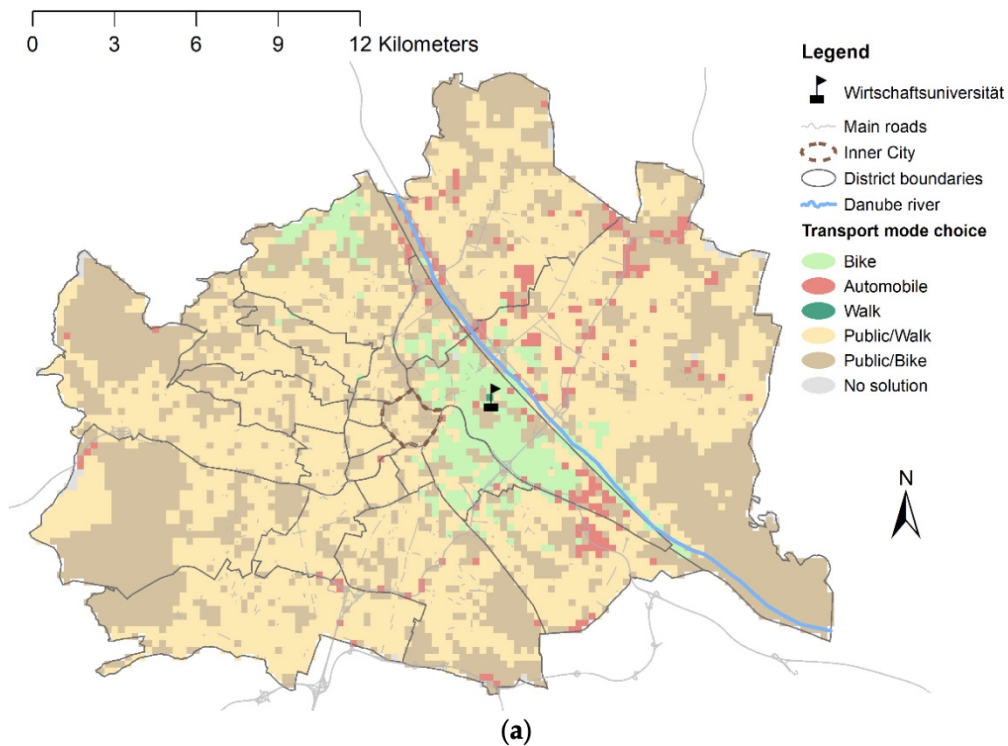
DES DIFFÉRENCES FRAPPANTES AU SEIN MÊME DE VIENNE :

64% DE DÉPLACEMENTS JOURNALIERS EN VOITURE EN PÉRIPHÉRIE CONTRE 16% EN CENTRE-VILLE.

9% DE DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS PUBLICS EN PÉRIPHÉRIE CONTRE 44% EN CENTRE-VILLE.

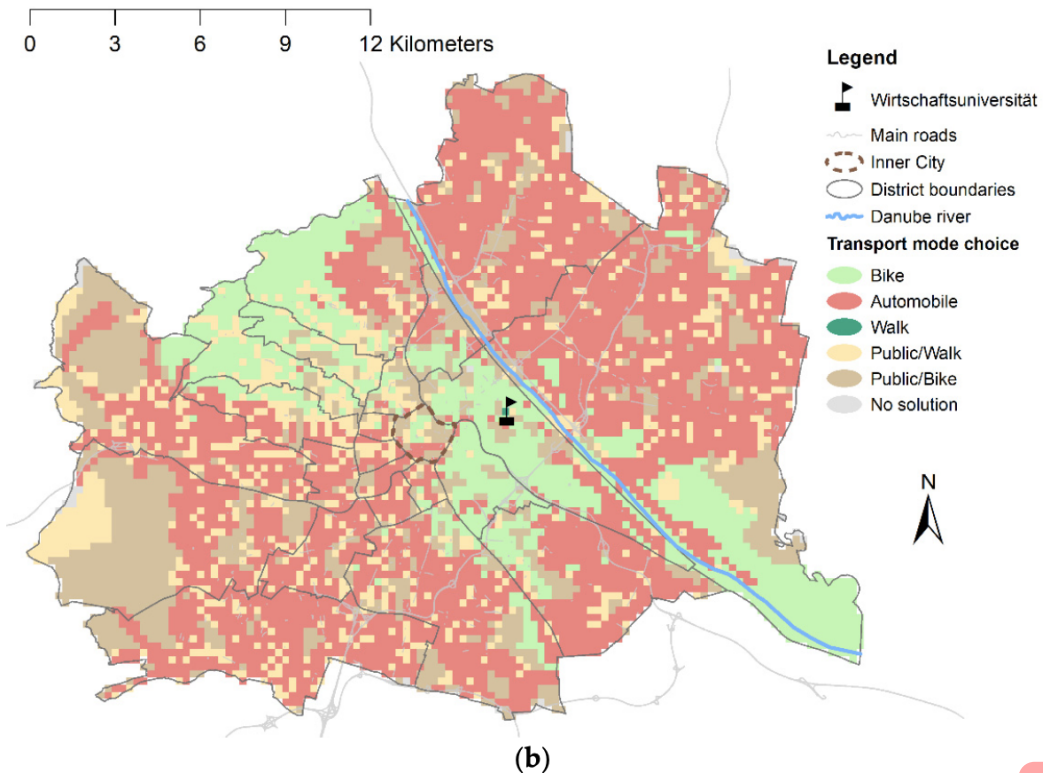
26

IMPACT DU CORONAVIRUS DANS LA MOBILITÉ À VIENNE SONDAGE : RÉPARTITION DES CHOIX MODAUX EN 2019 (A) ET 2021 (B)



27

Après la pandémie, le choix du vélo et de la voiture s'est largement généralisé (transport individuel) dans des zones qui préféraient jusqu'alors les transports en commun. Cela peut avoir un impact important sur la qualité de l'air et la vie dans la ville si la tendance se prolonge dans le temps...



27

LE LOGEMENT ET L'ÉNERGIE REPRÉSENTENT LA PREMIÈRE
SOURCE DE DÉPENSES DES MÉNAGES FRANÇAIS ET
AUTRICHIENS PAR CATÉGORIES EN 2020.

LE **TRANSPORT** CORRESPOND AUX **4ÈME** ET **3ÈME POSTE**
RESPECTIVEMENT, MAIS AVEC DES TAUX TRÈS SEMBLABLES :

11,7% (FRANCE) ET **10,9% (AUTRICHE)**



28 : Household expenditure by category, France, 2020 (as % of total expenditure) [Eurostat](#), 2020.

29 : Household expenditure by category, Austria, 2020 (as % of total expenditure) [Eurostat](#), 2020.

LES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES ET TRANSFRONTALIERS



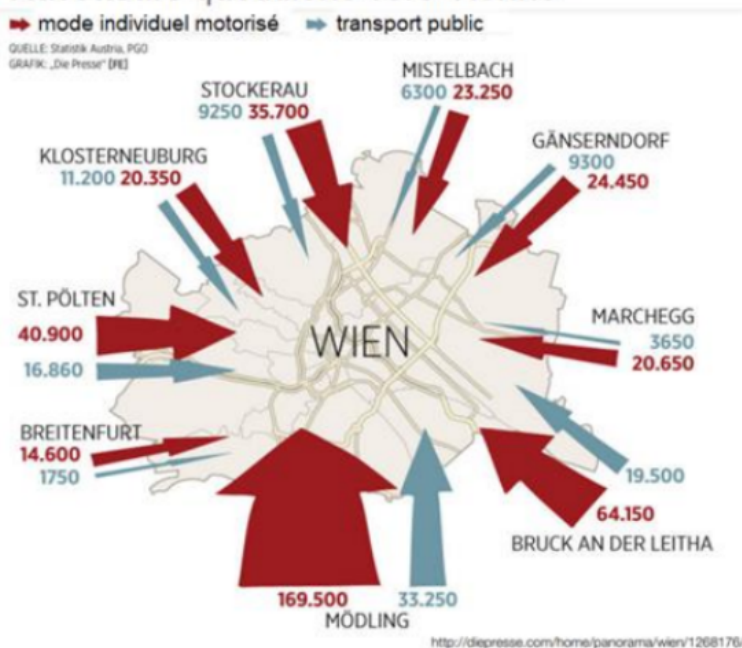
30

En 2015, les Arbeiterkammern (Chambres du travail) de Vienne, de Basse-Autriche et du Burgenland ont mené une étude pour identifier le rôle actuel et le potentiel futur des mobilités décarbonées dans les déplacements pendulaires vers Vienne.

CHAQUE JOUR, 60.000 NAVETTEURS SE RENDENT À VIENNE EN TRAIN ET 120.000 EN VOITURE.

L'ÉTUDE A RÉVÉLÉ QUE 120.000 NAVETTEURS HABITAIENT POURTANT À MOINS DE 3 KM D'UNE GARE.

Navetteurs quotidiens vers Vienne



31

LA DESSERTE DE LA PÉRIPHÉRIE VIENNOISE

"À Vienne, un des enjeux de l'accessibilité du territoire est celui de la desserte de la périphérie viennoise. En raison du statut de régie de l'opérateur, celui-ci ne peut opérer en dehors des frontières urbaines. Certaines voix au sein des Wiener Linien souhaitent remettre ce statut en question, afin de pouvoir opérer au-delà des frontières et ainsi réduire la part modale importante de la voiture dans le trafic des navetteurs entre Vienne et son aire urbaine. Cela nécessiterait un transfert de compétences à l'échelon supérieur, l'autorité organisatrice suprarégionale des transports, VOR, ce qui ne fait pas consensus..."

Des investissements importants dans les voies ferrées, mais également dans des infrastructures de parking relais sont actuellement mis en place et pourront soutenir une demande toujours croissante de mobilité depuis la périphérie. La voie ferrée reliant Vienne et le sud de son aire urbaine sera par exemple rénovée et pourra ainsi doubler ses capacités de transport."

32

30 : Statistik Wien, 2021, Vienna in Figures 2021, p. 14-15

31 : Brezina, Hader, et Ader, Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn, 2015

32 : Larminay C., Mahé A., Martinez O., Ouvrier C., Neveu M., Suard M. "Quelle gouvernance des mobilités urbaines pour répondre aux enjeux de demain. Rapport du projet collectif année 2020-2021" Sciences Po, Bartle (juin 2021).



"SITUÉES À MOINS DE 60 KM L'UNE DE L'AUTRE, VIENNE ET BRATISLAVA SONT AUJOURD'HUI LES CAPITALES LES PLUS PROCHES AU MONDE

LES DEUX VILLES FORMENT UNE RÉGION MÉTROPOLITAINE FONCTIONNELLE DE 3,5 MILLIONS D'HABITANTS QUI, COMME L'AUTRICHE ET LA SLOVAQUIE, FONT TOUTES DEUX PARTIE DE L'UNION EUROPÉENNE. CETTE RÉGION MÉTROPOLITAINE EST RELIÉE PAR LE MARCHÉ DU TRAVAIL, LE LOGEMENT ET LES CORRIDORS DE TRANSPORT.

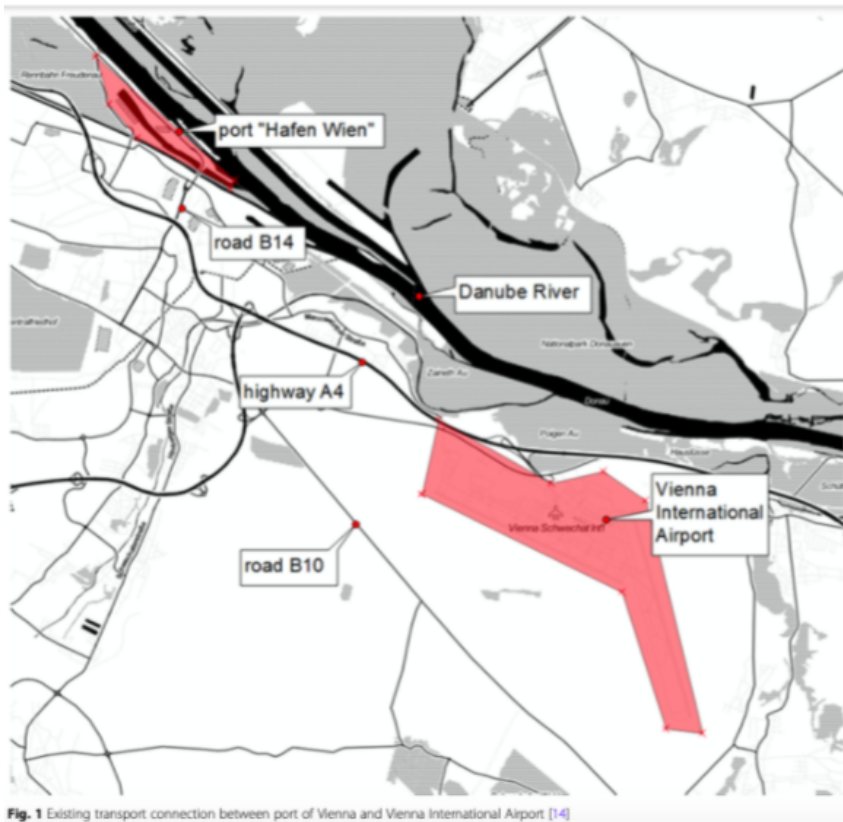
Bien que les collaborations transfrontalières soient de plus en plus nombreuses, il **n'existe toujours pas d'institution responsable de la coordination du territoire**. Cela

pose donc un défi majeur : bien que la zone fonctionne comme une région métropolitaine, ce n'est pas le cas des structures de gouvernance, qui sont trop fragmentées pour planifier facilement des actions.

Avec l'entrée dans l'UE, la région a vécu un changement majeur, passant de la périphérie du "bloc" occidental ou oriental au centre et au cœur de la nouvelle Europe, respectivement. Cette situation transfrontalière est vécue au quotidien par les habitants de la région, car **il est de plus en plus fréquent de vivre dans un pays et de travailler dans l'autre. On compte environ 75 000 navetteurs trans-**

frontaliers quotidiens dans la région (ESPON, 2010)"

LE FRET : LOGISTIQUE ET TRAJECTOIRE ÉCOLOGIQUE



AVEC UNE TRÈS FORTE DENSITÉ DE RÉSEAUX ROUTIER ET FERROVIAIRE, **L'AUTRICHE EST AU CŒUR DES ÉCHANGES EUROPÉENS ET INTERNATIONAUX.**

VIENNE EST UN NŒUD MAJEUR GRÂCE À SES DEUX HUBS : LE PORT (HUB TRIMODAL : FLEUVE, ROUTE, FERR) ET L'AÉROPORT (HUB BIMODAL : AIR, ROUTE).

En ce qui concerne le fret routier, la part de l'Autriche est 10 points inférieure à la moyenne européenne, bien que ce moyen de transport reste prédominant. Il faut cependant remarquer qu'en matière de fret ferroviaire, les autrichiens sont largement par dessus la plupart des pays européens!

Part en pourcentage de chaque mode de transport dans le total du transport intérieur (Eurostat 2019) :

TRANSPORT ROUTIER : 66,7% (MOYENNE UE = 76,3%)

TRANSPORT FERROVIAIRE : 30,8% (MOYENNE UE = 17,6%)

TRANSPORT FLUVIAL : 2,4% (MOYENNE UE = 6,1%)

Ce fret est internationalisé : l'activité du pavillon autrichien concerne à 34,8% le transport international, et les routes autrichiennes sont bien plus utilisées par les transporteurs étrangers que les transporteurs autrichiens n'utilisent les routes à l'étranger (Eurostat).

Quels sont donc les leviers de Vienne pour agir sur le transit traversant la ville ?

III. LES MESURES MISES EN PLACE POUR DÉCARBONER LA MOBILITÉ

LES GRANDS PLANS DIRECTEURS : STEP 2025 ET SMART (KLIMA) CITY WIEN

En 2014, la mairie de Vienne adopte son nouveau **plan de développement urbain, STEP 2025**. Entre défis à relever (accommoder une croissance urbaine rapide, réduire le fossé entre riches et pauvres) et objectifs à atteindre (devenir une smart city, limiter le changement climatique), le plan esquisse la trajectoire idéale de Vienne d'ici 2025. En 2022, la ville a-t-elle su suivre ces lignes directrices ?

VIENNA: BUILDING THE FUTURE

THE BUILT CITY

Cette **première section se concentre sur l'environnement bâti de la ville**. L'expansion urbaine est nécessaire pour répondre à la poussée démographique. Toutefois, celle-ci doit être raisonnée. Les **espaces verts** et ouverts doivent trouver leur place, le **développement doit être compact et à usage mixte** afin de favoriser la **mobilité active** et une organisation polycentrique de la ville est recherchée.

VIENNA: REACHING BEYOND ITS BORDERS

A BUSINESS, SCIENCE AND RESEARCH HUB

THE METROPOLITAN REGION

Cette **seconde section présente Vienne comme un hub à la fois d'idées et de mobilité**. La ville cherche à **attirer** et à faciliter l'activité des **chercheurs et entrepreneurs**. La ville coopère avec le secteur logistique pour **mettre en place un transport commercial toujours plus efficace et vert** pour un fret "propre, silencieux, fiable". L'**e-mobilité** est au cœur de cette stratégie.

Vienne fonctionne comme une région métropolitaine ; ses frontières administratives ne correspondent pas à l'expérience urbaine, bien plus étendue. La **coopération avec les villes et municipalités voisines** est ainsi de mise et ses instruments publics doivent être **intensifiés**. Qu'il s'agisse des nombreux navetteurs se déplaçant chaque jour ou des flux de transport de marchandises, Vienne doit travailler de pair avec les Länder voisins et la région CENTROPE pour les gérer et leur offrir des alternatives bas-carbone.

VIENNA: NETWORKING THE CITY

OPEN SPACES: GREEN & URBAN

DIVERSIFIED MOBILITY IN 2025

Cette dernière section présente les objectifs de Vienne en matière d'espaces verts et de mobilité. La **végétalisation** est un volet essentiel de la stratégie climatique de la ville. Concernant la **mobilité**, Vienne s'est fixé l'**objectif ambitieux de "85:15"** (il était fixé à "80:20" lors de la première publication du plan) : **en 2025, 85% des habitants se déplaceront en transport public, à vélo ou à pied, et 15% en voiture**. Cet objectif se veut écologique mais aussi socialement équitable puisque cette **mobilité bas-carbone doit être accessible à tous**, peu importe le revenu et la situation personnelle. Les mesures envisagées incluent : l'optimisation des transports en commun, l'intégration des différents réseaux de transport, la promotion du vélo et de la marche, la transformation des rues en espaces publics et le développement urbain à usage mixte.

En 2014 également, Vienne a présenté sa **stratégie de "smart city"**, qui s'insère dans sa tradition de ville sociale. Les avantages de la smart city seront en effet pour tous les habitants, riches et pauvres, hommes et femmes. La stratégie s'articule autour de trois volets :

Resources

Objective: Per-capita greenhouse gas emissions in Vienna drop by at least 35% by 2030 and by 80% by 2050 (compared to 1990).

Réduire la consommation des ressources et protéger le climat : énergies renouvelables et efficacité énergétique, mobilité bas-carbone, normes environnementales plus strictes dans le secteur de la construction et rénovation, WLAN dans toute la ville.

Innovation

Objective: In 2050, Vienna is an innovation leader due to top-end research, a strong economy and education.

Développer et implémenter de nouvelles technologies et solutions : Vienne comme hub de la recherche et de l'éducation, économie et pouvoir d'achat renforcés.

Quality of life

Objective: Vienna maintains its quality of life at the current superlative level and continues to focus on social inclusion in its policy design: as a result, Vienna in 2050 is the city with the highest quality of life and life satisfaction in Europe.

Assurer une qualité de vie toujours plus haute à tous les habitants : inclusion sociale, justice sociale en matière de logement et d'emploi, système de santé toujours public mais plus efficace, proportion d'espaces verts supérieure 50%.

En fin janvier 2022, Vienne a actualisé sa stratégie de smart city en y incorporant une dimension écologique encore plus forte. La **"Smart Klima City Wien"** sera adoptée en février. Selon le maire, son but est de permettre à Vienne de rester la ville la plus agréable à vivre à l'avenir. Ainsi, le nouvel objectif environnemental est d'atteindre la neutralité carbone en 2040, et cela sans avoir un impact disproportionné sur les plus vulnérables.

LA MOBILITÉ PARTAGÉE POUR REMPLACER LA VOITURE INDIVIDUELLE

STEP 2025 misait particulièrement sur la mobilité partagée pour réduire les émissions de CO₂, l'objectif étant que 50% des Viennois aient une station de partage de voitures dans un rayon de 500 mètres de leur habitation et 40% une station de partage de vélos à 300 mètres. **Mais déjà aujourd'hui, les infrastructures de mobilité partagée sont nombreuses à Vienne. Petit tour d'horizon...**

Le **système de vélos partagés** viennois est public et s'appelle Citybike Wien. Fort de 121 stations réparties dans la ville de façon stratégique (près des stations de transport en commun), il est également très abordable : on peut pédaler une heure gratuitement. Il sera remplacé d'ici quelques mois par le service de partage de vélos de Wiener Linien, WienMobil Rad. Le parc de véhicules sera doublé. Nextbike, leader du marché européen, a été retenu comme partenaire pour l'exploitation. Ce nouveau système présentera quelques différences majeures : le vélo sera "intelligent", avec antivol électronique intégré et système de géolocalisation, mais le tarif sera de 0,30€ ou 0,60€ pour 30 minutes (site internet Wiener Linien, 2022).

Un projet innovant de partage de vélos est le "Grätzlrad Wien", lancé en 2017 et subventionné par la ville. Il s'agit d'un système de partage de **vélos cargos**. Les particuliers comme les petits commerces se servent de ces vélos, qui peuvent remplacer la voiture par plusieurs aspects.

Les **trottinettes électriques**, arrivées il y a quelques années sur le marché, ont connu une croissance extrêmement rapide et une dizaine d'entreprises proposent aujourd'hui leurs produits à Vienne. Cela a d'abord posé de nombreux problèmes : vitesse excessive, chaos sur les trottoirs, des milliers de plaintes enregistrées... La mairie s'est alors emparée du problème et a adopté de nouvelles réglementations en décembre 2019, concernant par exemple le stationnement, le nombre maximum de trottinettes dans chaque district, ou encore la responsabilité des opérateurs vis-à-vis des comportements des usagers.

Des **voitures partagées** sont également disponibles à Vienne depuis quelques années. Les principaux opérateurs sont Car2go, DriveNow, ShareNow et ELoop.

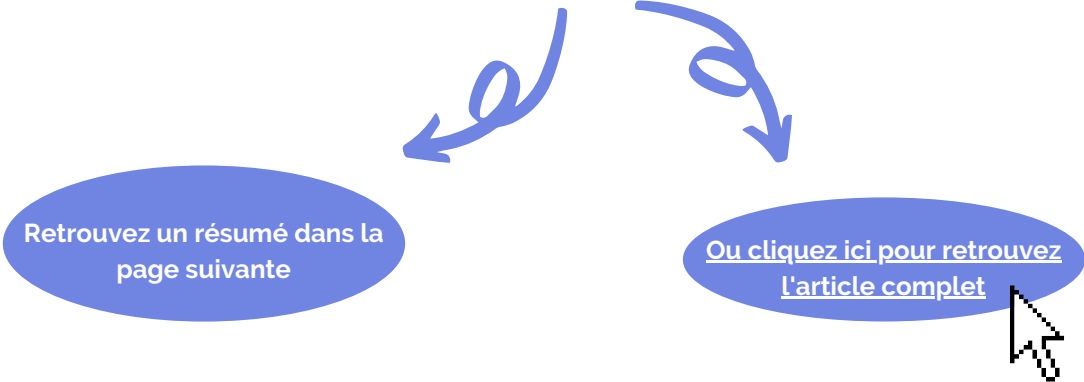
Ainsi, si les transports publics sont toujours en cours d'optimisation et de développement (nouvelle ligne de métro U2xU5), les fournisseurs privés ont également leur rôle à jouer dans la décarbonation de la mobilité.

LA TARIFICATION DES TRANSPORTS EN COMMUN OU COMMENT ALLIER LA JUSTICE SOCIALE ET LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂

Afin d'augmenter la part modale des transports en commun, la tarification a été révisée à plusieurs reprises. Tout d'abord, en 2012, un titre annuel à 365€ a été créé, ce qui permet de se déplacer pour un euro par jour. Pour atteindre ce prix très attrayant, deux années de négociation entre la mairie, les ministères des transports et des finances et Wiener Linien ont été nécessaires avant que la majorité sociale-démocrate écologiste ne puisse l'adopter. Cela a permis d'élargir considérablement le nombre d'usagers : de 363 000 en 2011 à 850 000 en 2019. Cela s'est accompagné d'une augmentation de la part modale des transports en commun (de 35,4% sur la période 2007-2011 à 38,4% entre 2015 et 2019) et d'une réduction de celle de la voiture (31,4% à 27,4% sur les mêmes périodes). D'un côté, cette modification du tarif annuel a ainsi permis un usage intensifié des transports publics et une plus large inclusion sociale. Mais de l'autre, ce tarif symbolique est à présent fixé dans le marbre et il sera difficile de le faire évoluer selon l'inflation, l'éventuelle réduction des subventions municipales ou encore l'augmentation des dépenses d'investissement.

Par ailleurs, l'abordabilité des transports en commun n'est pas seulement une manière de garantir un accès équitable à la mobilité ; c'est aussi une manière de lutter efficacement contre le changement climatique. Le "Klimaticket Ö", effectif depuis le 26 octobre 2021, est l'une des grandes réformes portées par les Verts au gouvernement national. Pour 3€ par jour, les Autrichiens pourront voyager à bord de n'importe quel transport en commun du pays. Un titre de transport régional, le "Klimaticket VOR" a également été mis en place pour les Etats de Vienne, du Burgenland et de Basse-Autriche.

Bien avant 2019, l'expansion et l'abordabilité des transports en commun viennois avaient déjà permis de réduire sensiblement la part modale de la voiture. Ceci est le fruit de longues discussions et de compromis entre différents bords politiques et parties prenantes, les Verts et les sociaux-démocrates ayant joué un rôle particulièrement important. C'est l'objet de l'article "Vienna's path to sustainable transport", par R. Buehler, publié dans l'*International Journal of Sustainable Transportation* (Volume 11, 2017)



Retrouvez un résumé dans la page suivante

[Ou cliquez ici pour retrouver l'article complet](#)

International Journal of Sustainable Transportation

Vienna's path to sustainable transport

January 2017

Project: [The Politics of Implementing Sustainable Transport Policies](#)

Authors:



Ralph Buehler
Virginia Polytechnic Institute and State U...



John Pucher
Rutgers, The State University of New Jer...



Alan Altshuler
Harvard University

Résumé

Vienne, en Autriche, a réduit d'un tiers la part de la voiture dans les déplacements entre 1993 et 2014 : de 40 % à 27 %. La clé du succès de Vienne a été un ensemble coordonné de politiques de transport et d'aménagement du territoire qui se renforcent mutuellement et qui ont rendu l'utilisation de la voiture plus lente, moins pratique et plus coûteuse, tout en améliorant les conditions pour la marche, le vélo et les transports publics. Au cours de 32 entretiens personnels menés à Vienne en mai 2015, un large éventail d'hommes politiques, de planificateurs des transports et d'universitaires ont presque unanimement identifié l'expansion du U-Bahn (métro) et la gestion du stationnement comme les politiques les plus importantes expliquant la réduction de la part de la voiture depuis 1993. La mise en œuvre de politiques de transport durable à Vienne a été un processus à long terme, en plusieurs étapes, nécessitant des compromis, des accords politiques et la formation de coalitions entre les partis politiques et les groupes de parties prenantes. Cette approche consensuelle de l'élaboration des politiques a pris beaucoup de temps. Vienne n'a pas été la première ville à introduire une politique particulière, mais elle a magistralement adopté des politiques réussies d'autres villes. La continuité des gouvernements sociaux-démocrates à Vienne depuis 1945 a fourni une base politique cruciale pour une mise en œuvre à long terme. Les Verts ont vigoureusement poussé à l'accélération de la mise en œuvre des politiques de transport durable depuis leur entrée dans la coalition gouvernementale en 2010. L'environnement politique progressiste de Vienne a été essentiel pour son système de transport de plus en plus durable. D'autres grandes villes d'Europe occidentale ont également réduit la part des déplacements en voiture depuis 1990. À l'instar de Vienne, elles offrent des leçons utiles aux autres villes du monde sur la manière de réduire la dépendance à la voiture.

UN EXEMPLE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ÉCOLOGIQUE : SEESTADT ASPERN

En 2013, Aspern, un quartier quelque peu marginalisé et peu dynamique du 22ème arrondissement, a été choisi pour y **construire un grand projet résidentiel et commercial, écologique et smart** : **Seestadt Aspern**. La fin des travaux est prévue pour 2028. Le quartier accueillera alors, selon les projections, plus de 20 000 personnes et autant d'emplois. La dimension écologique y est fortement mise en avant. La **mobilité bas-carbone** est en effet de mise : vélos et trottinettes partagées et marche à pied permettent de se déplacer dans cette "ville des courtes distances" et le centre-ville de Vienne est **accessible directement en métro**. Le quartier se veut également **inclusif**, notamment avec une forte stratégie de **gender mainstreaming**.

Extrait de "Vienne, pionnière des villes sensibles au genre", Le Monde, 03/11/2021 :

Les mots sont écrits sur d'immenses panneaux gris, surplombant le lac : Frauen bauen Stadt, « les femmes construisent la ville ». Erica et Lucas Hofer, un couple de trentenaires, y jettent un œil distrait depuis la promenade Janis-Joplin, où ils sont en repérage. « Ici, toutes les rues portent des noms de femmes », remarque Lucas, ingénieur de profession. « Mais ce n'est pas pour cela que nous aimerions nous installer à Aspern Seestadt », ajoute sa compagne, elle aussi ingénieure. Un peu plus loin, ils remontent la rue Maria-Tusch, large et lumineuse, sans différence de niveau entre le trottoir et la chaussée. Près des halls d'entrée, des espaces sont conçus pour accueillir vélos, poussettes, chaises roulantes et jouets. « Et attendez de voir la suite », s'enthousiasme Lucas, imaginant déjà poser ses valises ici.

Crèches, commerces, bureaux, espaces de coworking au pied des immeubles : à Aspern Seestadt, tout a été conçu pour que les femmes, autant que les hommes, puissent profiter de l'espace public, mais aussi concilier au mieux vie professionnelle et vie personnelle. Ce quartier de 240 hectares à la périphérie de Vienne, au bout de la ligne 2 du métro, est l'un des projets de développement urbain les plus ambitieux d'Europe. Neuf mille personnes y vivent déjà. En 2030, elles seront 30 000. « L'ensemble est construit selon les derniers critères environnementaux et une démarche sensible au genre », détaille Wolfgang Gerlich, de PlanSinn, un cabinet d'urbanisme accompagnant le projet.



... à voir sur place !


SMART CITY
Der Wiener Weg Projekte

PRÄDIKAT WERTVOLL – ASPERN DIE SEESTADT WIENS
in Archiv



Bis 2028 entsteht in der Donaustadt ein vollkommen neues Stadtgebiet. Das Projekt umfasst unter anderem Wohnraum und Arbeitsplätze für je 20.000 Menschen. Alle Maßnahmen in der Seestadt Wien laufen unter dem Motto: Stadt ist nicht – sie wird!

Mention honorable : Aspern la ville au bord du fleuve de Vienne

D'ici 2028, une zone urbaine entièrement nouvelle verra le jour dans le quartier de Donaustadt. Le projet comprend entre autres des logements et des emplois pour 20.000 personnes chacun. Toutes les mesures prises dans la ville de Vienne s'articulent autour de la devise : la ville n'est pas - elle devient !

La diversité, la mixité fonctionnelle et l'aménagement intégré de l'espace public constituent l'épine dorsale d'un développement urbain tourné vers l'avenir. Aspern Seestadt est ainsi un projet innovant et fait

partie, de par ses dimensions, des plus grands projets de développement urbain d'Europe. La zone du projet s'étend sur 240 hectares - avec un lac de cinq hectares en son centre. La qualité de vie, la coopération et la préservation de l'homme et des ressources sont des priorités absolues. [...]

À l'avenir, 20 000 personnes y vivront. En outre, 20.000 emplois seront créés dans les secteurs des services, de l'industrie, de la science, de la recherche et de l'éducation. La cité sera un projet phare de la Smart City de Vienne. C'est un lieu où les idées, les concepts et les technologies intelligentes peuvent être combinées et testées dans des conditions réelles. L'être humain est au cœur de ce projet. Car ce sont ses habitants qui rendent la ville intelligente.

Le projet se distingue par sa situation au cœur de la région économique en pleine croissance CENTROPE - à un point névralgique de l'axe Vienne-Bratislava : en 30 minutes environ, on atteindra à l'avenir la gare centrale de Bratislava, en 15 minutes la gare centrale et l'aéroport de Vienne. Parallèlement, la ligne de métro U2 permet de rapprocher le centre-ville de Vienne de la ville balnéaire à 25 minutes. Deux stations au nord et au centre du site assurent une desserte optimale. Avec Aspern, le 22^e arrondissement de Vienne se dote d'un nouveau centre qui donnera également des impulsions économiques à la région.

Un processus de planification et de développement réussi se caractérise par:

La responsabilité : Wien 3420 aspern development AG a été fondée dans le but de faire d'Aspern, la cité lacustre de Vienne, un centre urbain de Vienne à la renommée internationale. En étroite coopération avec ses partenaires, Wien 3420 AG fait avancer la planification urbanistique, l'affectation des sols et la viabilisation des infrastructures. Ses propriétaires sont GELUP GmbH (une filiale de l'Agence économique de Vienne, du Vienna Insurance Group et de la Bausparkasse der österreichischen Sparkassen AG) et la Société immobilière fédérale. Pour assurer une coopération efficace et étroite avec Wien 3420 AG et d'autres partenaires, la ville de Vienne a mis en place une direction de projet au sein de la direction de l'urbanisme.

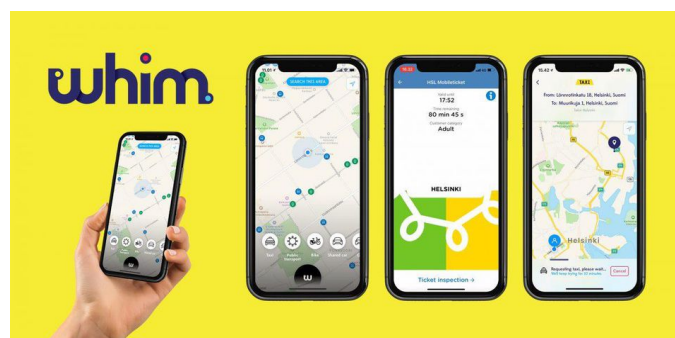
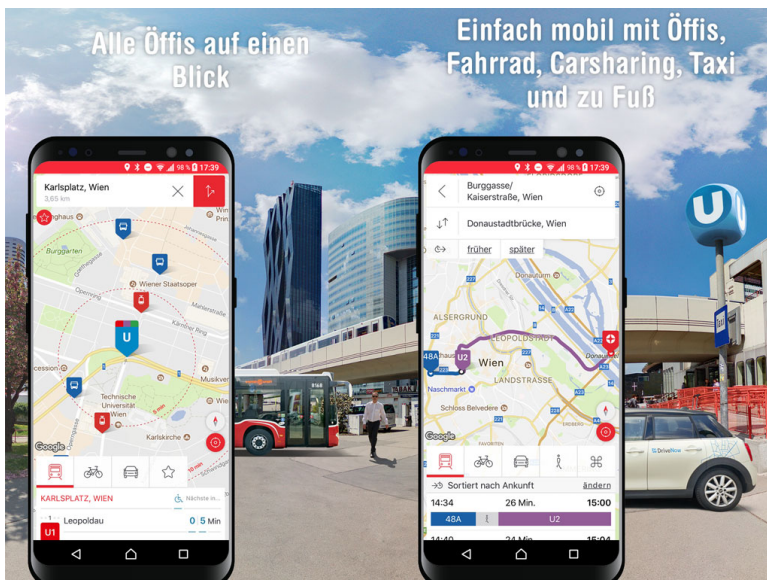
La coopération : L'architecte suédois Johannes Tovatt a élaboré le plan directeur de la Seestadt en étroite collaboration avec les services spécialisés de la ville de Vienne et les citoyens. Le conseil municipal de Vienne a adopté à l'unanimité ce concept directeur d'urbanisme en mai 2007. Le plan directeur est constamment développé et complété par des [...] projets de recherche tels que "NACHaspern" : un guide de la mobilité, un concept énergétique global et un guide du développement urbain durable.

La communication et la participation : Les citoyens ont déjà participé à l'élaboration du Masterplan et sont impliqués dans son application, par exemple dans des "City Labs". Un point d'information sert de centre de service et d'information sur place. [...] La ville maritime de Vienne s'est depuis bien établie et est à la disposition de toutes les parties prenantes comme base pour commercialiser et communiquer leur "Aspern Plus" individuel. Elle exerce une fonction de pilotage dans le cadre du processus complexe de développement urbain et donne une orientation à un grand nombre de communicateurs et de groupes de dialogue. [...]

L'assurance qualité : Pour la création d'un quartier vital pour le mode de vie du 21^e siècle, les critères de qualité ainsi élaborés pour une nouvelle urbanité, une mobilité douce, une mixité des usages et une préservation des ressources sont intégrés dans des guides pour le développement et la construction de la Seestadt. [...]

LE MAAS À VIENNE

La MaaS permet aux utilisateurs d'accéder à une vaste gamme de services de mobilité du territoire par le biais d'outils numériques. A Vienne, cela se concrétise par **WienMobil**, l'application mobile gratuite de Wiener Linien. Elle permet d'accéder aux informations et itinéraires de tous les modes de transport viennois (transport en commun, vélo, vélo partagé, voiture, voiture partagée, marche à pied, taxi). Elle permet également d'acheter directement des titres de transport. En 2019, tous les opérateurs de mobilité partagée n'étaient pas référencés dans l'application, certains le refusant. **La ville de Vienne a donc décidé d'imposer dans ses futurs contrats avec les opérateurs de vélos et voitures partagés l'intégration de leurs services au sein de la plate-forme ouverte de WienMobil.** La même année, **une autre entreprise, MaaS Global, a lancé son propre service à Vienne, l'application Whim.** Déjà développée dans plusieurs grandes villes du monde, cette application pourrait concurrencer celle de Wiener Linien, qui s'est toutefois associé à ce nouveau service.



IV. L'INCUSION SOCIALE AU COEUR DE LA VILLE ?

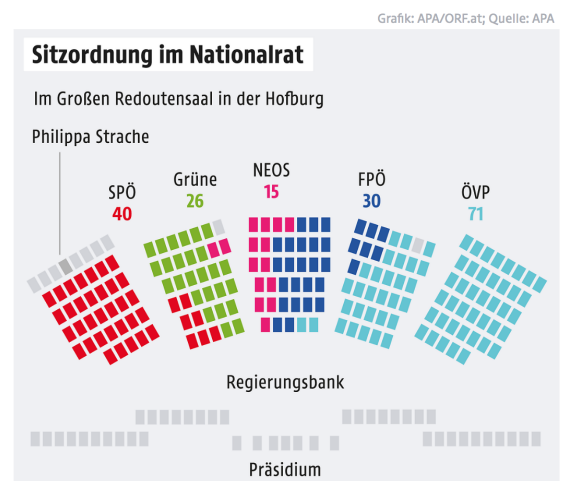
PERSPECTIVE HISTORIQUE DEPUIS RED VIENNA : UNE POLITIQUE DE LOGEMENT PORTÉE PAR LE PARTI SOCIALISTE

Depuis 1919, Vienne se distingue dans le paysage politique du reste du pays. En effet, depuis 1919, le SPÖ (Sozialdemokratische Partei Österreich), le parti social-démocrate autrichien est à la tête de la capitale, dans une Autriche majoritairement conservatrice. Cette spécificité a valu à la ville le surnom de **“Vienne la rouge”**. Aujourd'hui, (cf schéma) le SPÖ occupe toujours la plus grande part des sièges (46 sièges, en rouge sur le schéma) au parlement viennois - Wiener Landtag.

Dans la littérature académique et dans la presse, la ville de Vienne est souvent citée comme étant une **référence européenne en termes de politiques sociales de logement et d'infrastructures de mobilité**. En Autriche, les logements sociaux sont appelés **logements communaux (Gemeinde Wohnungen)**. Ils sont au nombre de **220 000** et sont possédés à **100%** par **Wiener Wohnen (ville de Vienne)**. Étant donné que le **réseau de transports est également géré par le secteur public (Wiener Linien)**, il serait intéressant de voir au cours du voyage si ces deux domaines sont pensés ensemble par la ville.

La politique viennoise du logement social possède quelques spécificités ; elle s'appuie sur trois grandes politiques qui possèdent toutes les mêmes règles de fixation de loyer :

- des subventions sont données à des acteurs privés pour les inciter à construire des logements dits « d'intérêt général » qui sont locatifs,
- la construction par la municipalité de logements sociaux,
- l'intégration des logements privés à but lucratif anciens (construits avant 1945) à la politique du logement social.



distribution des sièges au conseil national en 2019 vs. au parlement Viennois en 2022 (source APA)

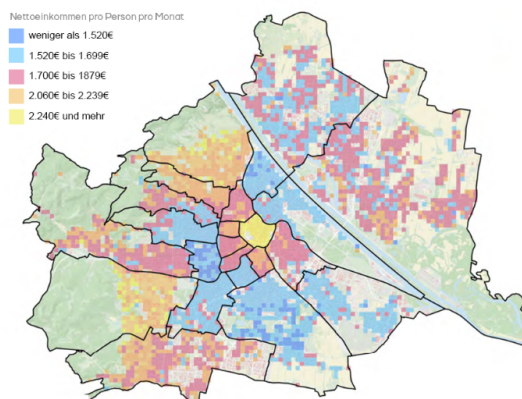
LOCALISATION DES REVENUS PAR STRATES

En 2019, le revenu net moyen d'un habitant de Vienne était d'environ 1750€. Nous remarquons sur la carte de **nettes différences entre le centre ville historique qui concentre une population aisée (> 2240€) et les autres quartiers**. Nous remarquons que les hauteurs de Vienne (en orange sur la carte) abritent également une population moyenne à aisée (2060€-2239€). En revanche, les zones habitées par les populations plus modestes (en bleu clair et bleu foncé) semblent se concentrer dans le Nord-Est, Ouest et Sud de la ville.

Au niveau fédéral, en 2019, Vienne arrive en dernière position des Länder avec 21 000 euros de revenus nets moyens par an alors qu'en Basse-Autriche, le revenu annuel net moyen était d'environ 24 100 euros.

Il sera intéressant de comparer ces données avec l'accès à la mobilité en fonction des quartiers.

Durchmischung nach Einkommen



Retrouvez cette carte en plus grand format page 8 !

Daten aus dem Jahr 2017
Quelle: Sozialraum Monitoring 2020

//IOMENT.

carte de Vienne représentant le revenu moyen des habitants par zone géographique

LOCALISATION ET LOGIQUE DE DISTRIBUTION DES LOGEMENTS SOCIAUX

Une des spécificités des logements communaux de Vienne est le fait qu'ils se fondent architecturalement au reste de la ville, dans la plupart des cas. Ainsi, les **inégalités** en termes d'accès aux transports en commun semblent **a priori être plus d'ordre géographique que social**.

Les logements sociaux ne semblent donc pas marginalisés et sont un héritage des années 1920-30 durant lesquelles de vastes logements sociaux communautaires ont été construits.



- **Le problème grandissant de la pression démographique**

D'ici 2048, une croissance démographique modérée mais assez stable est prévue. Le chiffre de 2 millions d'habitants pourrait être atteint en 2027, d'ici 5 ans. De plus, **il existe des failles au sein de la politique de logements sociaux de Vienne. Très souvent dans les logements datant d'avant 1945, il arrive que les prix des loyers soient plus élevés que la limite légale.** Or, certains locataires ne disent rien de peur de perdre leur logement dans un **contexte de grosse demande de logement**. Le parti d'extrême droite (FPÖ, Freiheitliche Partei Österreich : parti de la liberté) - qui gère majoritairement Wiener Wohnen - est accusé d'attribuer les logements sociaux selon des bases de clientélisme. Pour contrer ce problème, en 2020, une nouvelle réforme du règlement de la construction de la municipalité (Bauordnung) a annoncé le début d'une nouvelle vague de construction de logements sociaux ; un des principaux enjeux de la pression démographique étant une demande accrue en logements, notamment sociaux. La réforme de 2020 a été portée par le SPÖ. Elle prévoit qu'en cas de construction de nouveaux logements, deux tiers de logements sociaux doivent être érigés sur chaque nouvelle parcelle bâtie. Cependant, cette réforme ne semble pas pouvoir répondre aux besoins des plus précaires car elle se concentre davantage sur la construction que sur les logements existants (Guillas-Cavan, 2021). Tout cela est lié à l'enjeu de mobilité dans la mesure où ces nouveaux lieux de vie nécessitent d'être reliés au reste du réseau de transport.

En 2020, le SPÖ surprend en mettant un terme à leur alliance avec les Verts pour coopérer avec le NEOS (parti libéral). Un ralentissement des politiques de logement est alors craint. **Quel futur pour les logements sociaux et la mobilité juste et décarbonée dans cette coalition?**

PARTICIPATION CITOYENNE



source DemSoc

À Vienne, les initiatives et institutions telles que [Lokale Agenda 21](#), [Urban Renewal offices](#) et [Neighbourhood Management Offices](#), offrent un **espace de connexions dans les processus de développement urbain**. [Le Plan de Développement Urbain de Vienne prévoit la participation citoyenne pour trouver des solutions plus viables.](#)

Quelques semaines après notre voyage d'étude à Vienne aura lieu la [Wiener Kimateam - Vienna Participatory Budget on Climate Action](#). Cette initiative portée par Democratic Society - Demsoc en collaboration avec la ville de Vienne, commencera officiellement en avril. Le 'participatory budgeting' (budget participatif) est une méthode de prise de décisions basée sur la délibération citoyenne concernant la distribution des ressources publiques. Les trois **objectifs principaux de la ville** sont :

- **Rendre Vienne "Climate-fit"**, c'est-à-dire adaptée aux challenges du changement climatique. La participation citoyenne prévoit de donner la parole aux citoyens afin de trouver des idées ambitieuses en termes de mesures de mitigation et d'adaptation.
- **Une transition socialement juste** : rassembler le plus de personnes possibles, dont les groupes traditionnellement sous-représentés.
- **Une innovation de gouvernance** : favoriser la coopération entre les différents niveaux administratifs et renforcer la culture démocratique entre les citoyens et la municipalité.

Wiener Kimateam - Vienna Participatory Budget on Climate Action

VIENNE, VILLE SAINNE ? LA DÉCLARATION DE VIENNE, 2021

En mai 2021, lors de la **Cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement**, 41 pays de la région paneuropéenne ont adopté la **Déclaration de Vienne sur les transports propres, sûrs, sains et inclusifs**. Face aux problèmes de pollution de l'air, de sédentarité, d'émissions des gaz à effet de serre, et des inégalités sociales quant à l'accès à la mobilité, **cette Déclaration met l'accent sur la promotion du vélo dans la région paneuropéenne**.

Les membres ont adopté le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du vélo avec les **objectifs suivants** :

- "doubler la pratique du vélo dans la région d'ici 2030;
- augmenter de manière significative la pratique du vélo et de la marche dans tous les pays;
- réaffecter l'espace au vélo et à la marche;
- améliorer l'infrastructure de mobilité active dans tous les pays;
- améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons;
- élaborer des politiques, des stratégies et des plans nationaux en faveur de la pratique du vélo;
- intégrer la pratique du vélo dans les politiques de santé, les infrastructures et l'aménagement du territoire. (UNECE, 2021)

Suite à la pandémie mondiale du Covid-19, l'accent a été mis sur l'importance des mobilités actives et décarbonées. Reconnaisant la crise climatique comme étant le plus grand défi commun des pays européens, l'adoption de la déclaration de Vienne serait un pas de plus vers des systèmes paneuropéens de mobilité saine, décarbonée et inclusive.

N.B. : La région paneuropéenne compte 56 États membres de la CEE-ONU (Commission économique pour l'Europe des Nations Unies), dont les 53 États membres de la Région Européenne de l'OMS.

Source : UNECE. Les pays européens adoptent la déclaration de Vienne sur les transports propres, sûrs et sains. Mai 2021.



V. ACTUALITÉS POLITIQUES ET DÉBATS RÉCENTS SUR LES PROJETS DE VIENNE

LE FINANCEMENT DU PROLONGEMENT DES LIGNES DE MÉTRO

Les mesures successives pour favoriser les mobilités partagées, comme le métro, s'intègrent dans la volonté de Vienne et d'autres villes européennes de devenir durable d'ici 2040. **La spécificité légale de Vienne, qui est à la fois un Land et une ville, a permis de partager les coûts des travaux d'extension de deux lignes de métro.** Une telle mesure a été permise par le **travail commun entre le SPÖ (le parti social-démocrate Autrichien) et le ÖVP (parti libéral)**. L'objectif est d'augmenter l'amplitude du réseau souterrain dans une perspective écologique et d'attractivité pour des entreprises situées en périphérie de la ville. De plus, **cette opération a un avantage financier très intéressant, car elle permet de partager les coûts d'un chantier qui durera plusieurs années.** De telles opérations pourraient se reproduire à l'avenir.

“TRANSPORTS: Le financement de l'extension du métro est bouclé

Le métro viennois continue de s'étendre : le financement de l'extension de la ligne U2 au Wienerberg et de la ligne U5 en cours de construction jusqu'à Hernalts a été présenté aujourd'hui. La ville et le gouvernement fédéral se partagent les coûts, qui s'élèvent à environ six milliards d'euros.”



SOURCE : Finanzierung für U-Bahn-Ausbau steht, wien.ORF.at, 27.08.21. Disponible à l'adresse suivante: Finanzierung für U-Bahn-Ausbau steht - wien.ORF.at,

OBJECTIF NEUTRALITÉ CARBONE : VIENNE, UNE VILLE SANS VÉHICULE DIESEL D'ICI 2040

Afin d'augmenter la part modale du vélo et des mobilités actives et douces visant à réduire l'empreinte carbone de la ville de Vienne, **la municipalité a rendu inaccessible le centre-ville aux véhicules diesel**. De telles mesures ont été mises en place dans d'autres villes européennes, telles que Berlin par exemple. Cette décision, considérée comme "historique", **n'est pas sans soulever quelques questions, notamment en ce qui concerne l'inclusivité et l'accessibilité de la ville aux personnes en mobilité réduite. Le gouvernement a répondu à ces interrogations.**

“NEUTRALITE CARBONE; Vienne veut se passer de voitures à essence et diesel en 2040

Le gouvernement municipal rouge-rose prévoit 2,8 milliards d'euros pour la protection du climat au cours des deux prochaines années.”

KLIMANEUTRALITÄT

Wien will 2040 benzin- und dieselfree sein

14

12

Die rot-pinke Stadtregierung veranschlagt für die kommenden zwei Jahre 2,8 Milliarden Euro für den Klimaschutz

vom 21.01.2022, 11:53 Uhr | Update: 22.01.2022, 09:38 Uhr



2040 sollen in Wien keine Autos mit Verbrennungsmotor mehr im Einsatz sein.
© apa / dpa / zb / Patrick Pleul

SOURCE: Klimaneutralität - Wien will 2040 benzin- und diesel autofrei sein - *Wiener Zeitung Online*, 21.01.22. Disponible à l'adresse suivante: Klimaneutralität - Wien will 2040 benzin- und diesel autofrei sein - *Wiener Zeitung Online*

“INTERDICTION DE CIRCULER POUR TOUS LES VEHICULES: Hebein concernant l'interdiction de circuler : "Historique ! La ville de Vienne devient sans voiture”

Entrée possible entre autres pour les riverains, les personnes handicapées, les taxis, les livreurs, les transports publics et les véhicules d'urgence.”



SOURCE: Hebein zu Fahrverbot: "Historisch! Wiener City wird autofrei!", oe24.at, 17.01.20. Disponible à l'adresse suivante: [Hebein zu Fahrverbot: "Historisch! Wiener City wird autofrei" \(oe24.at\)](https://oe24.at)

“VIENNE: La ville intérieure veut autoriser le vélo dans les zones piétonnes

Le projet pilote ne s'appliquerait qu'aux heures nocturnes et matinales.”



SOURCE: Wien- Innere Stadt will Radfahren in Fußgängerzone erlauben, *Wiener Zeitung Online*, 28.09.2016. Disponible à l'adresse suivante: [Wien - Innere Stadt will Radfahren in Fußgängerzone erlauben - Wiener Zeitung Online](https://www.wienerzeitung.at)

LE 365-EURO-TICKET

Avec le ticket à 365 euros, ÖBB propose aux travailleurs et travailleuses pendulaires des régions alentours de payer un euro par jour pour se rendre à leur bureau à Vienne (d'où l'anglicisme **Öffi-Ticket**). Cette carte de transport dite bon marché est le résultat d'une promesse de campagne du SPÖ (le parti social-démocrate) il y a trois ans de cela, et **a nécessité un investissement important de la part de l'Etat**. Alors que les Viennois sont davantage habitués à effectuer leurs trajets quotidiens en train, en tram ou en bus, l'objectif de cette mesure est de rendre l'option voiture moins intéressante. La critique allemande repose principalement sur l'effet de dissuasion de cette méthode. **Du point de vue du "pays des automobilistes", baisser le prix du ticket de transport en commun n'est pas suffisant pour faire abandonner la voiture si les places de parkings sont bon marché. Le financement du 365-Euro-Ticket est par ailleurs au cœur des critiques autrichiennes et allemandes, d'une part car son prix est dorénavant immuable dans le temps.** En d'autres termes, ce prix ne pourra pas changer en sept ans, ce qui soulève d'autres **questions en matière de rentabilité** compte tenu du coût exorbitant de l'opération. Côté autrichien, on s'inquiète de la capacité des plus petites municipalités à gérer un réseau aussi dense, presque à la limite de ses capacités, à un si bas coût. D'autre part, **pour soutenir ce projet, les Autrichiens doivent s'acquitter d'une sorte d'impôt versé à Wiener Linien par le biais de frais de parking**. En définitive, on peut supposer que **cette mesure est plus égalitaire qu'équitable**. Les politiques sont eux aussi partagés. Les partis à l'origine du projet, et les Verts en tête, contestent un bilan mitigé et insistent sur l'aspect positif qu'il a suscité en matière de transition écologique, tandis que le ÖVP, le parti conservateur, s'inquiète des dépenses actuelles et futures.

ENVIRONNEMENT: Même la gratuité des transports en commun serait encore trop peu

Pour que les automobilistes puissent passer aux transports en commun, une combinaison d'incitations et de prélèvements est nécessaire."



SOURCE: Umwelt: Selbst gratis Öffis wären noch zu wenig, Wiener Zeitung Online, 06.01.22. Disponible à l'adresse suivante: [\(6\) Umwelt - Selbst gratis Öffis wären noch zu wenig - Wiener Zeitung Online](#)

"TRANSPORTS EN COMMUNS: Pourquoi le billet à 365 euros n'est pas une panacée

La carte du réseau de transport public par État fédéral pour un euro par jour est un succès de la campagne électorale. Mais la mesure entraînerait également de sérieux inconvénients."



SOURCE: Warum das 365-Euro-Ticket kein Allheilmittel ist, Der Standard, 08.08.19. Disponible à l'adresse suivante: [Warum das 365-Euro-Ticket kein Allheilmittel ist - Unternehmen - derStandard.de > Wirtschaft](#)

“Des transports en commun moins chers pour Berlin ?

Comment fonctionne le billet de 365 euros à Vienne

Plus de transports à Vienne : un euro par jour pour les transports en commun – les dirigeants berlinois regardent avec bienveillance le modèle autrichien. Comment font-ils? Une comparaison.”



SOURCE: Billiger Nahverkehr für Berlin? So funktioniert das 365-Euro-Ticket in Wien. Der Tagesspiegel, 09.07.19. Disponible à l'adresse suivante: [Billiger Nahverkehr für Berlin?: So funktioniert das 365-Euro-Ticket in Wien - Berlin - Tagesspiegel](#)

“TRANSPORT: Etude : le billet à 365 euros n'a « aucun effet »

Une étude du cabinet de conseil civity Management a montré qu'un ticket annuel pour les transports en commun de 365 euros n'a que peu ou pas d'effet. En période de changement climatique, un tel billet est une demande populaire.”



SOURCE: Studie: 365-Euro-Ticket habe “keinen Effekt”, noe.ORF.at, 17.07.19. Disponible à l'adresse suivante: [Studie: 365-Euro-Ticket habe „keinen Effekt“ - noe.ORF.at](#)

LE KLIMATICKET

Depuis peu et **sous l'initiative du Ministère de l'Environnement, le Klimaticket propose d'emprunter les transports en commun de toute l'Autriche pour un an au prix initial de 915€, puis plus tard à 1095€**. Comme son nom le laisse suggérer, le **principe est de parcourir toute l'Autriche en utilisant les transports en commun plutôt que la voiture**. Mais là encore, **la question économique refait surface**. En effet, du fait du découpage institutionnel Autrichien, pour voyager de Perchtoldsdorf à Vienne, le trajet s'avère plus cher qu'avant l'introduction du Klimaticket. Cependant, cette option semble avoir tout de même des avantages financiers pour les autres usagers et tout particulièrement pour les anciens automobilistes.

En effet, le Klimaticket est plus intéressant financièrement parlant que la voiture, mais aussi plus confortable - ce qui est essentiel pour les automobilistes s'ils souhaitent abandonner leur véhicule. Des avantages au niveau du prix sont offerts aux moins de 25 ans ainsi qu'aux plus de 65.

The KlimaTicket Ö costs € 1.095.

Travellers aged 25 or younger, or 65 and older and disabled travellers pay € 821.

Ticket category	Regular
KlimaTicket Ö Classic	€ 1.095
KlimaTicket Ö Youth/ Senior/ Special	€ 821
KlimaTicket Ö Family	€ 1.205/ € 931 (Classic Family/ Youth, Senior, Special Family)

“INTERMODALITE: Vérification: Quelles économies le ticket climat apporte-t-il ?

Avec le billet climat, les transports publics seront nettement moins chers pour la plupart des gens – du moins pas plus chers pour les autres.”

UMSTIEGEMÖGLICHKEIT

Nachgerechnet: Welche Ersparnis bringt das Klimaticket?

Mit dem Klimaticket wird der öffentliche Verkehr für die meisten Menschen deutlich billiger – für die anderen zumindest nicht teurer

Luise Ungerboeck, Guido Gluschtsch

2. Oktober 2021, 12:00, 1.052 Postings



SOURCE: Nachgerechnet: Welche Ersparnis bringt das Klimaticket? *Der Standard*, 02.10.21. Disponible à l'adresse suivante: [Nachgerechnet: Welche Ersparnis bringt das Klimaticket? - Wirtschaftspolitik - derStandard.at › Wirtschaft](#)

Résumé des controverses actuelles

Les diverses mesures prises par la municipalité viennoise reposent sur des objectifs internationaux à la suite des accords de Paris sur le climat, et émanent de la volonté de la capitale autrichienne de se positionner en leader de la transition écologique en Europe. La question du transport, à la fois pendulaire et intermodal, est au cœur de la réflexion écologique et sociale de Vienne. Ces mesures, largement financées par l'Etat et la ville-Land de Vienne mais également par les contribuables avec des nouveaux tributs, ont participé à la réalisation d'infrastructures permettant d'étendre le réseau de transports en commun viennois et autrichien. À la capacité s'impose la question de l'efficacité et de la rentabilité. En effet, si l'objectif est d'inciter les automobilistes à emprunter divers transports en commun pour se rendre à leur travail, il ne faut pas oublier que cette coopération entre les services de transports régionaux et citadins repose sur un équilibre financier et technique fragile. La part d'incertitude sur la rentabilité des projets, en particulier ceux visant à promouvoir l'intermodalité, est élevée. Le bilan des mesures présentées est encore incertain, du fait de leur récente mise en application. Les politiques de tous bords sont partagés. Entre ceux qui se réjouissent de faire de Vienne une ville pionnière en matière de mobilité partagée et abordable, en plus de s'engager pour le climat, et ceux, plus sceptiques, qui pointent du doigt les résultats mitigés et le poids économique de certaines mesures, le débat reste ouvert.

POUR ALLER PLUS LOIN...

Sur les statistiques

- Ville de Vienne, 2020, <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/viennainfigures-2021.pdf>
- Ville de Vienne, 2021, <https://www.wien.gv.at/english/administration/statistics/>
- Eurostat, 2022, https://ec.europa.eu/eurostat/cache/RCl/myregion/#?reg=AT13&ind=17-2_nama_10r_2gdp

Sur les grands projets politiques des gouvernements viennois et autrichien :

- Ville de Vienne. Urban Development Plan Vienna: STEP 2025. 2014
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379b.pdf>
- Ville de Vienne. Smart Klima City Strategie Wien. 2022
https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2022/01/scwr_klima_2022.pdf
- Conseil Central de l'Economie. L'Autriche mise sur le "Klimaticket Ö". 23/11/2021
https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2021-11-24-08-59-57_article_KlimaticketFR.pdf

Sur la question sociale à Vienne :

- Guillas-Cavan, Kevin. Autriche. Le logement social à Vienne : un modèle original à la croisée des chemins. Dans Chronique Internationale de l'IRES 2021/1 (N° 173), pages 17 à 32.
<https://www.cairn.info/revue-chronique-internationale-de-l-ires-2021-1-page-17.htm>
- UNECE. Les pays européens adoptent la déclaration de Vienne sur les transports propres, sûrs et sains. Mai 2021.
<https://unece.org/fr/environment/press/les-pays-europeens-adoptent-la-declaration-de-vienne-sur-les-transport-propres>
- Kazepov, Yuri. [Vienna: Still a Just City?](#) London, 30/11/2021

