



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

**RAPPORT DU
VOYAGE D'ÉTUDE
À VIENNE**

9-11 MARS 2022

ÉQUIPE DU PROJET COLLECTIF :
LUDIVINE JOUAN, ÓSCAR GRACIA, JOSÉPHINE VAN
RENTERGHEM, SAM HOUT LEDO, LENA VIVIER

IHEDATE
SCIENCES PO

INTRODUCTION

L'expérience du train de nuit



crédits photo : Lena Viver

Le voyage d'étude à Vienne organisé collectivement par l'Ihédate et les étudiants de l'École Urbaine de Sciences Po visait à se rendre dans une ville européenne afin de trouver des exemples de bonnes ou mauvaises pratiques en termes de mobilités justes et décarbonées (et pas juste décarbonées).

Le voyage a duré 3 jours mais a réellement commencé dès le mardi 8 mars avec l'expérience du train de nuit Paris-Vienne. Nous (auditeurs.rices, membres de l'Ihédate et étudiant.es) nous sommes retrouvés.es Gare de l'Est en fin de journée, puis réparti.es dans des cabines doubles ou individuelles, équipées de lavabos, ainsi que de douche et toilettes pour certaines. L'accueil nous a semblé excellent. Sur la table de la cabine se trouvaient des petits sacs avec bouteille d'eau, prosecco, snacks, pantoufles, stylo et petite serviette de toilette. Vers 20 heures, le staff est passé dans les chambres pour nous distribuer un repas chaud, avec thé/café et dessert. À partir de 22 heures, les wagons sont devenus plus calmes et le staff est venu installer les lits (très confortables par ailleurs). Nous nous sommes alors endormi.es - avec plus ou moins de mal selon les personnes - et nous nous sommes réveillés.es avec un service de petit déjeuner, avec vue sur les Alpes autrichiennes ! Mais ceci n'était que le début de notre mission d'étude, qui s'est déroulée comme suit :



crédits photo : Óscar Gracia Sanchez



crédits photo : Lena Viver

JOUR 1 : Matinée

Mise en contexte de la ville et de ses enjeux

Yuri Kazepov et Michael Friesenecker, professeurs de sociologie urbaine à l'Université de Vienne

L'orientation politique et la trajectoire démographique de Vienne sont cruciales pour comprendre ses politiques de logement et de transport : le parti social-démocrate est au pouvoir depuis 1919 (en coalition avec les Verts entre 2010 et 2019) et la population, après avoir massivement baissé après la guerre, est de nouveau en forte croissance. L'opérateur de transport public, Wiener Linien, est quasi-public. L'expansion et l'amélioration continue du réseau est subventionnée par la Ville et par l'Etat fédéral lors des grands travaux. Toutefois, 60% de leurs revenus viennent des ventes de tickets et des paiements des parkings. Les 220 000 logements sociaux (43% du parc de logement) sont disposés plutôt homogènement dans la ville et donc bien desservis. Les sociétés du logement à profit limité sont une particularité de Vienne : pour avoir le droit de développer un ensemble de logements sociaux, une compétition municipale prend place et le gagnant sera la société proposant un logement avec les plus hauts standards sociaux, écologiques, et de qualité. Les sociétés ne peuvent faire que 3,5% de profit sur le prix des loyers. L'accessibilité des logements sociaux est très élevée : le seuil de revenu maximal est 3400€/mois, ce qui concerne 80% des Viennois.

Pour résumer, la forte intervention du gouvernement dans les marchés du logement et des transports garantit une bonne redistribution. Le pouvoir réglementaire de la ville-Land permet aussi de ralentir le processus de gentrification par rapport aux villes d'autres pays.

Peter Kraus, leader des Verts à Vienne

Lorsqu'ils étaient au gouvernement, les Verts ont tenté de répondre à la question : qu'est-ce qu'une haute qualité de vie urbaine ? Leur réponse : une ville qui est bonne pour les enfants est bonne pour tout le monde. Augmenter la part modale du vélo et de la marche, ainsi que des transports en commun, est donc un objectif majeur pour permettre la réappropriation de l'espace urbain par tous les citoyens.

Le premier axe d'action concerne les transports publics. Déjà très dense, son accessibilité est aujourd'hui l'enjeu majeur. Les Verts ont donc mené une campagne pour un nouveau tarif annuel, le ticket à 1€ par jour. Une augmentation nette des détenteurs de titre de transport a suivi cette réforme : de 360 000 en 2010 à plus de 800 000 en 2019.

Le second axe d'action consiste à repenser les rues. Celles-ci doivent devenir de véritables espaces publics, que les citoyens peuvent s'approprier. De nombreuses initiatives vont en ce sens : piétonnisation de la Mariahilfer Strasse (qui fut controversée, notamment par les lobbies automobiles), le Master Plan for Walking, les subventions de parklets, le nombre croissant d'espaces partagés, ou encore les "cool streets" pendant l'été.

Cette année, la Ville a publié sa nouvelle stratégie climat : l'objectif est la neutralité carbone en 2040. Les émissions de CO₂ du secteur du transport doivent décroître de 50% avant 2030 et de 100% avant 2040. Selon Kraus, Vienne ne doit pas se contenter de petites initiatives ("acupuncture urbaine"/"urbanisme tactique") qui peuvent être réversibles. Il doit y avoir un véritable changement systémique du secteur, avec davantage de participation citoyenne, de circularité et de solutions locales.

JOUR 1 : Après-midi

Visite de l'éco-quartier de Seestadt-Aspern

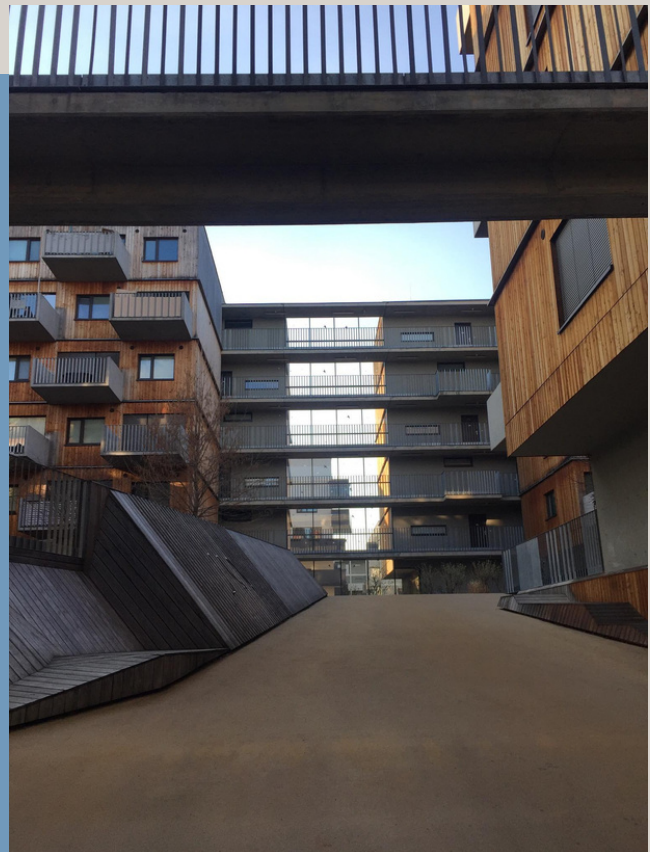
Seestadt Aspern avec Kurt Hofstetter, coordinateur de l'IBA, et Marvin Mitterwallner, de l'agence Wien 3420 Aspern Development AG

L'IBA de Vienne a débuté en 2016 et ses 120 projets seront présentés dans l'année. L'adaptation climatique est une dimension cruciale dans la plupart de ces projets (densité et mixité des usages, bâtiments intelligents, espaces verts, etc). Seestadt Aspern fait partie de l'IBA, K. Hofstetter nous a donc présenté la genèse de son développement. Une très longue étude d'impact a été nécessaire, ainsi qu'un dialogue avec les résidents des zones alentour. L'objectif à moyen terme est d'atteindre 24 000 personnes habitant Seestadt et autant y travaillant. Cependant, M. Mitterwallner a reconnu que 15 000 travailleurs lui semblait plus réaliste. De plus, travailler et vivre à Seestadt relève seulement du choix individuel, il n'y a pas de grande stratégie incitant les personnes à faire les deux (le volet avoid dépend donc plus de la logique rationnelle/économique que d'incitations publiques).

Seestadt a été pensé pour une mobilité plus durable. Les places de stationnement sont disposées stratégiquement : seul un bâtiment sur trois possède un garage afin d'inciter les habitants à sortir dans la rue, y rencontrer des gens, acheter quelque chose dans un magasin de proximité, ou encore se décider pour un autre mode de transport. De plus, la plupart des garages ne sont pas souterrains mais high-rise, ce qui permet de modifier l'usage de ces infrastructures si le nombre de voitures diminue et aussi d'y accolier d'autres fonctions (bureaux, terrain de football, salle de concert). Les besoins de déplacements en voiture individuelle à Seestadt sont réduits car le quartier est desservi par une nouvelle station de métro. Cependant, une grande artère est en construction, ce qui soulève beaucoup de protestations de la part d'activistes. Lors de la visite, nous avons pu nous rendre compte de la facilité de se déplacer en vélo. Les pistes cyclables sont très larges et mènent aux écoles, ce qui fait écho à la ligne directrice des Verts (le bien-être des enfants renvoie au bien-être de tous les habitants). Allouer moins de place à la voiture signifie en donner davantage aux besoins des humains.



Seestadt-Aspern



crédits photo :
Óscar Gracia Sanchez & Lena Vivier

JOUR 2 : Matinée

Visite du port fluvial de Vienne et table ronde "Réveiller les atouts endormis de la logistique"

Sur cette demi-journée entièrement passée au port, nous avons eu l'occasion de découvrir le **port de Vienne**, le cinquième plus grand port fluvial d'Europe, détenu en majorité par Wien Holding. Les parts modales du fret sont : 50% de routier, 35% de ferroviaire, et 15% de fluvial. Le port de Vienne, composé de trois zones (nous avons vu Albern et Freudenu), possède des innovations en termes d'économie d'énergie, de modes de stockage (pas seulement des conteneurs mais aussi des caisses mobiles et semi-remorques), ou encore de digitalisation des informations avec le photo-gate.

Peter Rojko nous a présenté l'ambition de Thinkport Vienna dans l'optique de créer un "mobility lab" en partenariat avec l'université des sciences de Vienne. Le port de Vienne est également en relation avec le Ministère de l'Environnement. Les exploits du port ont des avantages à bien des égards pour la ville. D'une part, la réduction des émissions de CO2 par la réduction du trafic. D'autre part, l'activité du port a généré de la création d'emplois. Pour la population, le port a permis d'augmenter la qualité de vie par un meilleur accès aux biens et aux services. Du point de vue scientifique enfin, les activités variées du port sont utiles pour engager une meilleure coopération entre les différents acteurs.

La Fédération Européenne des Ports Internationaux (EFIP) et l'ESPO, le port de Vienne et Thinkport Vienna entretiennent des relations étroites avec le port de Lyon qui occupe une place de premier plan. EFIP et ESPO ont décidé de mener une étude sur la logistique fluviale européenne et ses impacts environnementaux. En conséquence, les ports européens, comme celui de Vienne, ont décidé de favoriser une transition avec l'implantation de l'énergie hydrogène au niveau international à travers le Danube. L'objectif est d'améliorer le modèle d'affaires et de renforcer l'intermodalité.

En ce qui concerne les actions ambitieuses des maires sur les solutions logistiques, celles-ci devraient être considérées plus tard comme "hors du cadre". Parmi les exemples de nouveaux concepts : la prestation de services le long de la Seine puis en vélos cargo à Paris. Nous avons vu les actifs dormants sur les itinéraires négligés, les véhicules vides pourraient servir d'aide à la livraison ; et les unités de vente au détail pourraient servir d'espaces partagés dans une ville. Ces trois biens sont liés à des véhicules à émissions nulles.

UIRR nous a ensuite présenté une stratégie de transfert de parts modales et de décarbonation de la chaîne logistique en utilisant l'intermodalité. Il est important de faire dialoguer les constructeurs de wagons et d'unités intermodales pour parvenir à une meilleure coopération avec les partenaires locaux et européens. Une bonne coordination est nécessaire. Un autre problème est le prix de l'électricité, que la guerre en Ukraine a fait augmenté de façon significative. Le transport combiné parviendrait à 55% de réduction de GHG jusqu'en 2030 et permettrait d'atteindre la neutralité carbone en 2050 en trois phases. Premièrement, l'empreinte CO2 du combiné par rapport à la route est bien plus faible. Il faut ensuite étudier les coûts de cet objectif - aujourd'hui c'est techniquement possible sans avoir à attendre l'hydrogène. Enfin, la transition au zéro-carbone par le transport combiné sans besoin de subventions.

JOUR 2 : Après-midi

La gouvernance transfrontalière des mobilités

La région CENTROPE fait référence à la coopération entre l'Autriche, la République Tchèque, la Slovaquie et la Hongrie. Mise en place en 2003 par le Mémorandum de Kittsee, une coopération étroite s'est instaurée avec l'Union européenne. La couverture des chemins de fer en zones transfrontalières s'est améliorée car la demande de connexions fréquentes s'est récemment accrue. L'année prochaine une ligne électrique entre Vienne et Bratislava sera même ouverte, avec le soutien de l'UE. De nouveaux ponts ont été construits, notamment pour les vélos. La part des transports en commun dans les trajets Vienne-Bratislava a considérablement augmenté, notamment en réaction aux politiques de stationnement dans Vienne. Des lignes d'autobus ont également été mises en places pour relier les petites villes aux frontières nationales. Des ponts cyclables ont également été construits pour franchir les frontières naturelles des rivières telles que la Morava. Un autre service à la frontière appelé Clean Mobility (pas encore terminé) vise à améliorer les offres de mobilité propre à la frontière entre l'Autriche et la Slovaquie. L'UE a financé ce programme Interreg de 2014 à 2020.

Stadt Umland Management est l'organisation chargée de mettre en place une coordination entre Vienne et la Basse Autriche. Les deux régions sont très proches l'une de l'autre: les villes centrales sont distantes de 600 km l'une de l'autre. La région urbaine de Vienne est d'environ 2,8 millions d'habitants et 1,9 million d'habitants dans le centre-ville de Vienne, qui est assez petit et entouré de petites villes. Il y a aussi une nature précieuse autour de la région de Vienne. Pour rappel, l'Autriche est composée de neuf provinces fédérées («Länder») qui ont des lois territoriales spécifiques, c'est pourquoi l'aménagement du territoire est un peu plus complexe. Vienne est à la fois un Land et une commune, sa zone urbaine dépasse les frontières administratives et inclut Bratislava, en Slovaquie, et les zones plus rurales des Länder environnants, notamment celui de la Basse Autriche. Ces facteurs géographiques et politiques entravent la décarbonisation de la mobilité. La **SUM** est une association relativement petite et informelle mais travaillant en collaboration avec plus de 300 parties prenantes, notamment les municipalités entourant Vienne. Le système complexe de financement public et les nombreuses couches politiques, similaires au "mille-feuille" français, rendent difficile la mise en œuvre d'actions sur le terrain. La SUM collabore cependant avec l'autorité des transports VOR, notamment pour poursuivre le développement des trains de banlieue. De plus, la Basse-Autriche a créé son propre mobility lab, LISA, qui promeut la mobilité électrique et partagée.

JOUR 2 : Après-midi

La gouvernance transfrontalière des mobilités

Raaberbahn-GYSEV a été fondé en 1872 et quelques années plus tard a lancé sa première ligne. L'Autriche s'est jointe à la concession en 1949 ; GYSEV est aujourd'hui détenue à 64% par l'Etat hongrois, à 30% par l'Etat autrichien (bien que la portion des lignes se trouvant en Autriche est bien inférieure à ce chiffre), et à 6% par la compagnie STRABAG.

Près de 90% de son réseau est électrifié et va jusqu'à 200km/h. Le Siemens Desiro «Ventus» est la fierté de GYSEV à cause de sa rapidité. Le groupe GYSEV exerce également d'autres activités, telles que les structures opérationnelles, le transport de passagers, le fret... La société assure à la fois le transport de marchandises (GYSEV cargo et Raaberbahn cargo) et le transport de passagers. Les lignes sont transfrontalières, reliant l'Autriche, la Hongrie et la Slovaquie. Cela donne lieu à une tarification particulière : Sopron, ville hongroise, est intégrée dans le système tarifaire intérieur autrichien parce qu'elle se trouve entre deux gares autrichiennes. La partie autrichienne est assurée par ÖBB et, en Hongrie, par GYSEV.

A l'avenir, GYSEV devrait rester dominant et un acteur clé du transport régional de voyageurs, même après la libéralisation du marché en 2023. Elle améliorera et diversifiera également ses produits combinés et renouvellera son matériel roulant.

JOUR 2 : Après-midi

Le transport ferroviaire en Autriche

Österreichische Bundesbahnen (ÖBB)

Sven Pöllauer, qui travaille pour ÖBB depuis plusieurs années, nous a ensuite présenté le réseau du réseau de fer autrichien et tout particulièrement ses trains de nuit, baptisés Nightjet. ÖBB est géré par la société mère ÖBB holding AG. ÖBB Personenverkehrs compte 7 160 employés, et 14 000 sont employées par le groupe. Du reste, ÖBB est divisé en plusieurs groupes: Personenverkehrs (transport de passagers), Cargo (transport de marchandises) et Infrastruktur. Près de 85% des revenus d'ÖBB proviennent de la vente de billets, tandis que les 15% restants résultent de financements publics et de ventes diverses. La pandémie de COVID-19 s'est traduite par une baisse de 40% de la fréquentation des lignes d'ÖBB. En cette période de rétablissement, ÖBB espère vendre davantage de billets de train et de bus pour les vacances, mais souffre toujours du manque de touristes internationaux. En ce qui concerne le transport de passagers, ÖBB dispose de trois types de trains, à savoir Cityjet qui est l'équivalent des trains régionaux, Railjet pour les longues distances et enfin Nightjet pour les lignes de nuit. Au total, près de 478,6 millions de passagers ont voyagé par bus ou par train avec ÖBB. En effet, près de 40% des voyageurs qui empruntent le réseau d'ÖBB voyagent par bus.

A l'échelle européenne, ÖBB est le plus grand prestataire de trains de nuit. Pour S. Pöllauer, le mot d'ordre est "Back to the future". En effet, il y a actuellement 65% de trains de nuit en moins qu'au début des années 2000. Par ailleurs, une ligne Paris-Vienne a existé dans les années 1990, mais l'émergence des compagnies aériennes low cost ont bouleversé le marché. ÖBB a décidé de se lancer dans les trains de nuit à la suite du retrait sur le marché de la Deutsche Bahn en 2016. Fort de son succès (davantage écologique et symbolique que financier), ÖBB prévoit d'ouvrir davantage de lignes de nuit en Europe d'ici quelques années, et espère également améliorer le confort de ses passagers en cabine en proposant davantage de services (wifi à bord, douches et sanitaires individuels...).

L'intervention de Sven Pöllauer s'est terminée sur le constat d'ÖBB sur la "concurrence asymétrique" avec l'aviation, et tout particulièrement avec les compagnies aériennes low cost. En effet, contrairement aux avions, les trains, et tout particulièrement ceux qui roulent sur des Lignes Grande Vitesses (comme le Nightjet), sont dépendants des infrastructures publiques. Par ailleurs, ÖBB déplore l'absence de taxe sur le kérosène, ce qui permet aux compagnies aériennes d'être particulièrement compétitives.

JOUR 3 : Matinée

Logements sociaux et innovations tarifaires

Alterlaa avec Michael Friesenecker, professeur de sociologie urbaine à l'Université de Vienne

Nous sommes allé.es visiter un quartier possédant de nombreux logements sociaux, certains datant des années 1960 (période de pénurie de logements), d'autres étant très récents. Afin de mieux les desservir, une ligne de tramway y fut construite dans les années 1970 et s'est ensuite transformée en un métro. La stratégie mise en place est de construire des logements denses dans des zones bien connectées pour gagner de l'espace.

Les réglementations municipales concernant les espaces de stationnement requis ont évolué depuis la fin du XXème siècle afin de décourager l'usage de la voiture. Les résidents peuvent acheter un ticket annuel de stationnement dans leur district (environ 100€), où ils peuvent donc se garer aisément puis prendre un autre mode de transport. Le stationnement dans les autres districts est en effet seulement à courte durée et payant. De plus, lors de la construction de nouveaux bâtiments, il devait y avoir une place de parking par foyer, c'est maintenant une place tous les 100 m² d'habitation.

Nous avons pu voir un logement social de haute durabilité sociale, grâce au système de compétition entre les LPHA (limited-profit housing associations). En souterrain, des vélos-cargo, des vélos et des voitures électriques étaient disponibles en location.

Le système viennois de logements sociaux est très égalitaire et de qualité élevée. Cependant, deux limites apparaissent : il faut payer un droit d'entrée conséquent et le temps d'attente pour se voir attribuer un logement est long. De plus, le système est davantage top-down qu'en France, qui possède des associations de locataires. La participation citoyenne et les organisations communautaires sont encore timides à Vienne.

Hannah Merkingger, One Mobility GmbH (filiale du Ministère BMK)

Le parti des Verts a réussi à instaurer le Klimaticket en octobre 2021, ce qui représente une grande avancée vers davantage d'inclusion sociale et de sobriété carbone. Ce nouveau ticket fait partie d'un des trois piliers de la politique autrichienne de développement des transports en commun, qui sont : 1. les infrastructures (expansion, électrification, plus de capacité), 2. les services (fréquence augmentée, temps de trajet réduit) 3. la tarification (attrayante, abordable, plus compétitive que le coût du transport motorisé individuel).

Le Klimaticket Ö permet de prendre tous les transports publics d'Autriche, favorisant ainsi l'intermodalité, pour 3€ par jour. Il existe également des Klimatickets régionaux, dont les prix peuvent varier et qui sont gérés par les régions elles-mêmes. L'implémentation au niveau régional a été possible grâce à une collaboration entre l'État fédéral et les autorités organisatrices de transports, qui ont notamment reçu une compensation financière, et de nouvelles bases légales pour un ticket unique adoptées par le Nationalrat. Aujourd'hui, plus de 150 000 tickets ont été vendus, ce qui témoigne du succès de l'opération.



Quartier de
l'Alterlaa



crédits photo : Óscar Gracia Sanchez & Lena Vivier

JOUR 3 : Après-midi

Gestion, planification et systèmes d'intégration du trafic urbain

Angelika Winkler, département de l'urbanisme et de la planification des transports de la Ville de Vienne

Il y a un mois, Vienne dévoilait son nouveau 'Smart Klima City Plan'. L'objectif est d'atteindre la neutralité carbone en 2040. La ville du quart d'heure est prise comme modèle : tous les services urbains devraient être accessibles sans avoir recours à la voiture. Le trafic commercial et les déplacements pendulaires, bien que plus durs à réguler, sont également au cœur de la stratégie de mobilité durable. Par exemple, pour éviter les déplacements répétés lors de la livraison d'un produit, des casiers ont été installés à plusieurs endroits dans la ville : le livreur peut donc y déposer le colis plutôt que de revenir une deuxième ou troisième fois chez la personne. Concernant les déplacements pendulaires, les navetteurs sont fortement incités à ne pas prendre leur voiture grâce aux politiques de stationnement (2 heures maximum de stationnement dans les districts où l'on n'habite pas, nombreux parkings Park & Ride en bordure de ville). Cependant, le secteur des transports et celui des logements ne travaillent pas ensemble pour réduire les besoins de mobilité, à part dans les nouveaux développements urbains.

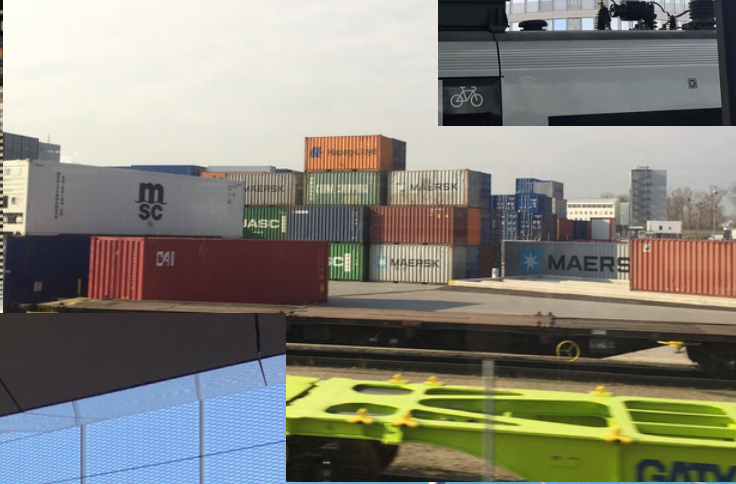
La participation citoyenne n'est pas au cœur des politiques de transport. Les citoyens ne sont par exemple pas consultés dans la planification de nouvelles lignes. Toutefois, un budget climat participatif a été mis en place il y a deux ans et les citoyens peuvent proposer des idées liées à la mobilité. La mobilité active fait également partie de la stratégie de Vienne en matière de santé : la part modale du vélo est en augmentation, notamment grâce à la crise du COVID, un 'superblock' est en projet, et l'une des pistes cyclables pop-up mises en place lors du confinement devrait devenir temporaire (ces pistes pop-up sont cependant une initiative qui est demeurée provisoire car les Verts ne sont plus au gouvernement).

Hans Fiby, ITS Vienna Region, et Stefan Mayr, ARGE ÖVV VAO

ITS Vienna Region est le département pour les systèmes de transport intelligents de l'autorité organisatrice des transports VOR (couvrant Vienne, la Basse Autriche et le Burgenland). Sa mission est d'analyser des données pour produire des outils optimisant le trafic. Son principal service est le planificateur d'itinéraires AnachB, destiné au grand public, mais il met également d'autres informations à disposition des décideurs.

ARGE ÖVV est l'association des sept autorités organisatrices des transports autrichiennes. Leur plateforme VAO utilise des données en temps réel pour proposer tous les itinéraires possibles pour rejoindre une destination. La neutralité est au cœur de leur mission ; ils ne cherchent pas à inciter les gens à prendre une alternative plus qu'une autre. Cependant, la diversité des modes proposés (par exemple les voitures et vélos partagés) et l'indication de l'empreinte carbone peuvent encourager l'usage de modes de transport eco-friendly.

Lors de nos propres déplacements en métro à Vienne, nous avons pu remarquer qu'il s'agit d'un système ouvert. La validation des tickets n'étant pas obligatoire, les données sur les déplacements des personnes passent par d'autres biais, notamment le mouvement des téléphones portables.



Infrastructures
de mobilité
à Vienne

Retour critique et leçons retenues

La ville de Vienne est certainement un modèle en matière de qualité de vie. Les intervenant.e.s rencontré.e.s nous ont démontré comment est géré un système de logements sociaux - long héritage de "Vienne la Rouge" - et de transports publics de qualité, qui vise à être profitable pour la majorité de la population, sur un principe d'universalisme. Nous avons aussi pu découvrir des innovations en matière tarifaire - notamment des offres "all inclusive" dans un système plutôt basé sur l'égalitarisme - pour inciter les citoyens à utiliser ce réseau dense, ainsi que des initiatives publiques et privées pour développer davantage les mobilités décarbonées, toujours en lien avec le logement. Cependant, nous pouvons tout de même apporter un regard critique sur certaines de ces politiques.

Par exemple, alors que Seestadt-Aspern est présentée comme une "ville éponge", moderne et écologiquement innovante, la partie que nous avons visitée avait un aspect très bétonné, et la piétonnisation des rues est loin d'être une innovation. En revanche, ce quartier a l'avantage d'avoir été conçu comme un tout, où la majorité des bâtiments présentent des qualités écologiques et/ou de bonnes pratiques pour faciliter la vie en communauté. Cependant, la mixité fonctionnelle est encore peu perceptible sur le terrain. Cette nouvelle ville doit certainement se développer davantage, et ce ne sera qu'à ce moment que nous pourrons évaluer la réussite de ce projet ambitieux qui cherche à réduire la mobilité en conjuguant un nombre suffisant d'emplois pour la quantité de logements bâtis. Ceci ferait de Vienne une métropole plus polycentrique qu'elle ne l'est pour l'instant. Cette extension de la métropole, et ceci est un point commun avec le quartier d'Alt-Erlaa, a une articulation importante mobilité/logement dans le sens où ces nouveaux quartiers ont été développés autour d'une ligne de métro (ancien tramway pour Alt-Erlaa) qui permet depuis le début l'accès au centre-ville par les transports publics. Ce développement est certainement favorisé par une faible limite foncière : les logements sociaux plus centraux ont été bâtis sur les espaces laissés par les bombes de la Seconde guerre mondiale, et les nouveaux quartiers profitent de vastes terrains en périphérie de la municipalité/région (car Vienne est une ville-état). Des avantages comparatifs par rapport à d'autres villes pour mettre en place la politique de logements sociaux, certes, mais aussi une longue histoire de bonne gestion publique d'un système complexe, qui présente aussi quelques limites. Notamment, le maintien des différences sociales au sein même des logements sociaux, car le coût d'entrée limite ce à quoi les habitants peuvent accéder. Mais ceci peut être aussi envisagé positivement, puisque la diversification de l'offre des logements sociaux permet aux couches sociales moins favorisées tout comme aux classes moyennes de cohabiter dans les mêmes immeubles et quartiers.

En outre, le bon réseau de transport public est décarboné, dans le sens où il majoritairement électrique... mais quid du mix énergétique de l'Autriche, qui n'a certainement pas été évoqué par les acteurs que nous avons rencontrés ? En effet, l'électricité n'est pas forcément synonyme de zéro carbone : tout dépend de sa source. Et d'après nos échanges, nous remarquons aussi que leurs politiques pour réduire la part modale de la voiture se font sans différenciation de la source d'énergie. Le focus est mis davantage sur l'occupation de l'espace public que sur les émissions. Les discours des agents de la mairie ainsi que leurs plans de mobilité remarquent aussi l'individualisme du modèle automobile face à l'aspect social du transport en commun ou d'autres moyens de transports partagés. Il y a, dans ce sens, une forte verticalité dans le choix du avoid et un manque de questionnements au sein de la Mairie sur les inégalités géographiques du parti pris contre la voiture ; les politiques de taxation et limitation du stationnement au cœur de Vienne visent en effet particulièrement les personnes se déplaçant en voiture depuis les communes ou régions frontalières. Nous avons aussi vu que le réseau cyclable est encore en développement, renforcé mais non privilégié face à la marche en tant que moyen de mobilité active. Une contrainte s'impose par rapport à cela : les choix du passé en matière cyclable ont développé les pistes cyclables en détriment de l'espace pour les piétons. Le défi pour la ville est donc maintenant double : augmenter le nombre de kilomètres cyclables tout en corrigeant les infrastructures déjà existantes.

Enfin, nous voulons constater un aspect important qui nous semble à la base du "modèle viennois" si l'on prend en compte l'esprit de toutes nos rencontres, et qui s'opère transversalement sur les politiques de mobilité et de justice sociale pour en faire un système réussi. Nous avons vu qu'à Vienne, contrairement à d'autres villes françaises ou européennes, une culture de locataires qui met en avant le bien commun, l'aspect communautaire et social lorsqu'il s'agit d'habiter la ville, est fortement présente. Cette culture est entretenue et renforcée par l'administration locale qui affirme la prévalence de la gestion publique sur ces deux grands axes que sont le logement et la mobilité. Nous présentons par la suite, en complément de cette courte analyse, trois extraits du rapport réalisé par des collègues de l'École urbaine dans le cadre de leur projet collectif l'année dernière pour aller plus loin sur certains points évoqués ci-dessus.

- Sur le cas particulier du fonctionnement en régie des Wiener Linien et les limites frontalières que cela impose :

“La ville de Vienne a fait le choix de déroger à l'ouverture à la concurrence, fonctionnant en régie, avec les Wiener Linien comme opérateur. Ce cas constitue une forme d'exception dans le panel étudié, avec une entreprise publique en régie et en situation de monopole, sans procédures d'appel d'offres : Wiener Linien est une succursale des Wiener Stadtwerke, propriété de la ville de Vienne qui gère par ailleurs d'autres services municipaux (propreté, gestion de l'eau, des réseaux gaziers, électriques et d'énergie...). Vienne s'était positionnée au moment de la libéralisation des transports en commun comme défenseur de ce système en régie, sans ouverture à la concurrence. Un compromis a donc été conclu avec l'Union Européenne : en cas de fonctionnement en régie appartenant à la municipalité, une mairie peut déroger aux procédures d'appels d'offres à la condition de ne pas opérer en dehors des frontières de la ville. Cette condition semble acceptée par la plupart des acteurs de la mobilité, les frontières de Vienne englobant déjà une partie significative de l'aire urbaine. Par ailleurs, un réseau de trains régionaux (S-Bahn, Regionalbahn) opéré par ÖBB, la compagnie ferroviaire nationale autrichienne, vient compléter les connexions entre ville centre et périphéries.”

- Sur le taux de couverture des tickets sur le total des coûts du transport public :

“Vienne se distingue des autres villes par une tarification particulièrement abordable pour les usagers réguliers, avec un abonnement annuel à 365 € depuis 2012, soit un euro par jour. Cette stratégie n'a toutefois que légèrement réduit le taux de couverture, estimé aujourd'hui à 60 %, un chiffre important par rapport aux autres villes étudiées. Économiquement, cette réforme a permis une augmentation des recettes liées aux abonnements, du fait d'une explosion de la demande pour ce tarif qui a plus que doublé depuis sa mise en place. Cette augmentation des recettes d'exploitation est cependant à mettre en perspective avec l'augmentation générale des coûts de maintenance du matériel, mis à l'épreuve par la demande croissante, conduisant à une hausse des subventions publiques.”

- Sur la politique de tarification du stationnement et son acceptation:

"Le péage urbain permet d'investir jusqu'à 180 millions d'euros annuels à Oslo dans les infrastructures de transports en commun, la tarification viennoise 123 millions € en 2019, des sommes conséquentes au regard des budgets transport [...] L'exemple du principal push-factor mis en place à Vienne, la tarification du stationnement de surface dans 19 des 23 arrondissements, souligne certaines tendances dans l'acceptation de la population. Ce sont principalement les navetteurs utilisant leur voiture pour rejoindre leur lieu de travail qui constituent le groupe le plus critique envers cette mesure. Les tarifs sont de l'ordre de 1,10 € pour la demi-heure et de 2,00 € pour l'heure de stationnement. Les populations résidentes dans ces arrondissements — exemptées du stationnement payant grâce à une vignette Parkpickerl — semblent cependant favorables à la tarification, insistant sur l'amélioration concrète de leur qualité de vie. De plus, l'investissement des revenus tirés de la tarification des stationnements dans le secteur de la mobilité et des transports à Vienne (transports en commun, sécurité routière et pistes cyclables) est un argument mis en valeur par la mairie et globalement bien accepté parmi la population."

Source des extraits :

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).

LES LIMITES

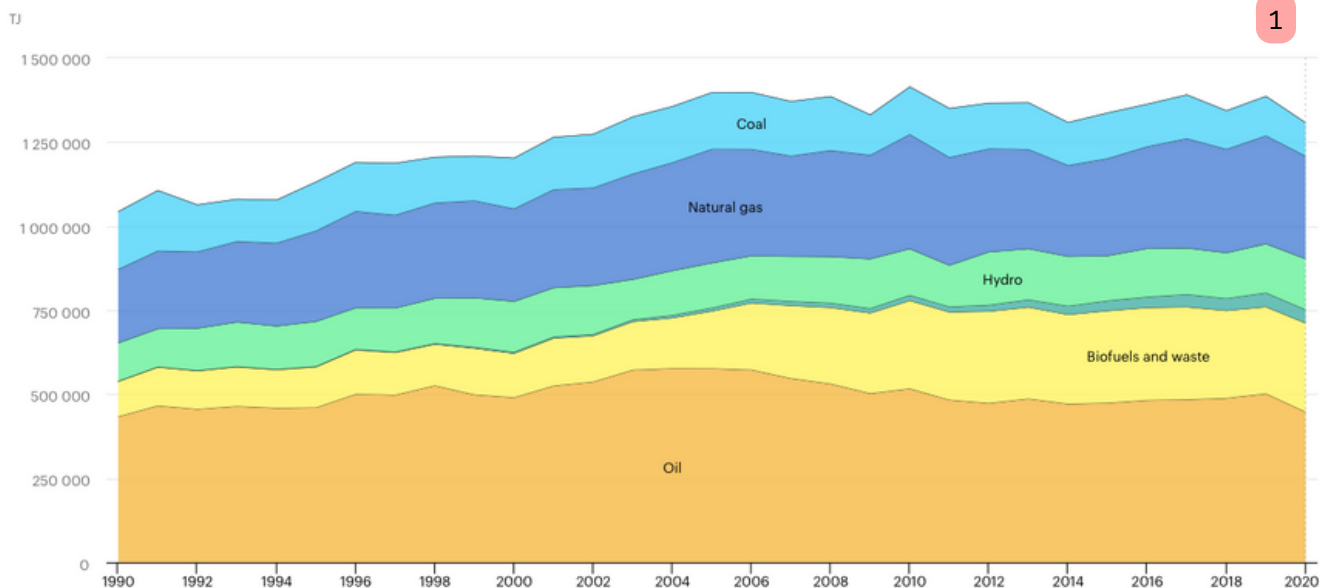
Lors du débriefing, il a été remarqué qu'un aspect manquant dans le programme du voyage était l'absence d'intervenant.es émanant de la société civile. En effet, les intervenant.es provenaient des domaines de l'administration publique, de la sphère académique et du monde privé. La journée du vendredi prévoyait initialement l'abord du thème de la participation citoyenne dans la ville de Vienne. Nous avons invité des académicien.es spécialistes de la question de la participation citoyenne dans la capitale autrichienne que nous n'avons finalement pas pu recevoir. Par ailleurs, nous avons également contacté l'organisation Demsoc (Democratic Society), qui collabore avec la Ville dans le développement du projet "Vienna Climate Team". Le projet, basé sur le concept de budgets participatifs tend à être une innovation en termes de gouvernance. Le Vienna Climate Team commencera en Avril 2022. Cette rencontre aurait pu permettre d'aborder le sujet de la place du citoyen et de la citoyenne dans les discussions autour de la transition écologique viennoise. Malheureusement, les membres de Demsoc n'étaient également pas disponibles. Cependant, leur site internet comporte de nombreuses informations, et nous devrions être en mesure de suivre l'avancée du projet Vienna Climate Team en avril. Enfin, nous devons recevoir un représentant de Wiener Linien lors de la journée du jeudi. L'intervention a dû être annulée au dernier moment pour cause de Covid-19. La partie suivante vous permettra, on l'espère, de pouvoir aller plus loin dans les aspects abordés lors du voyage.

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

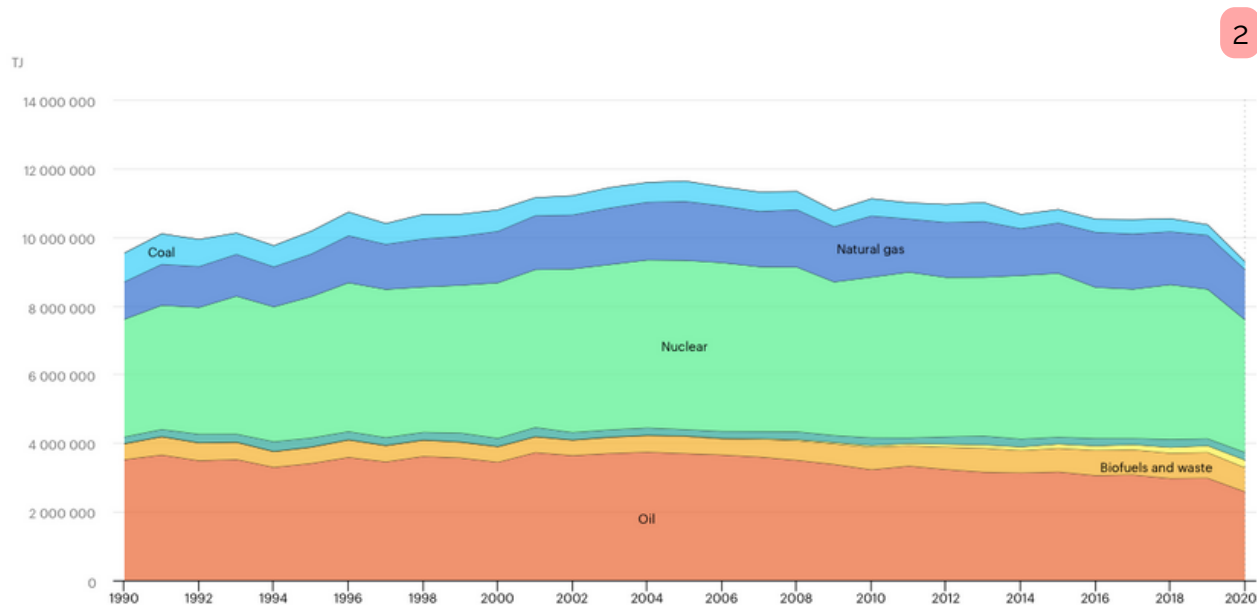
sur Vienne et l'Autriche après les questionnements soulevés lors du débriefing du 11 mars

Le mix énergétique :

- Autriche



- France

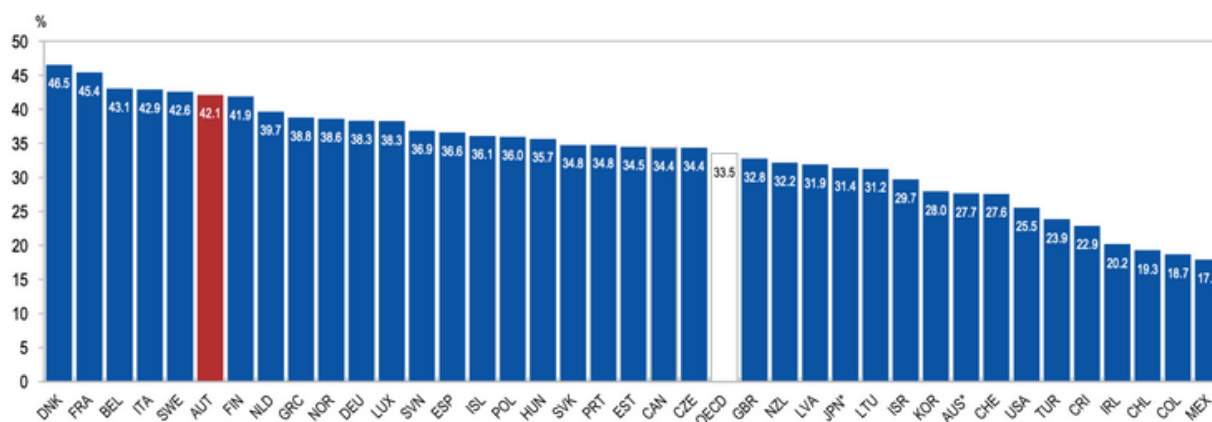


1 : Agence internationale de l'énergie, 2021, « [Austria](#) ».

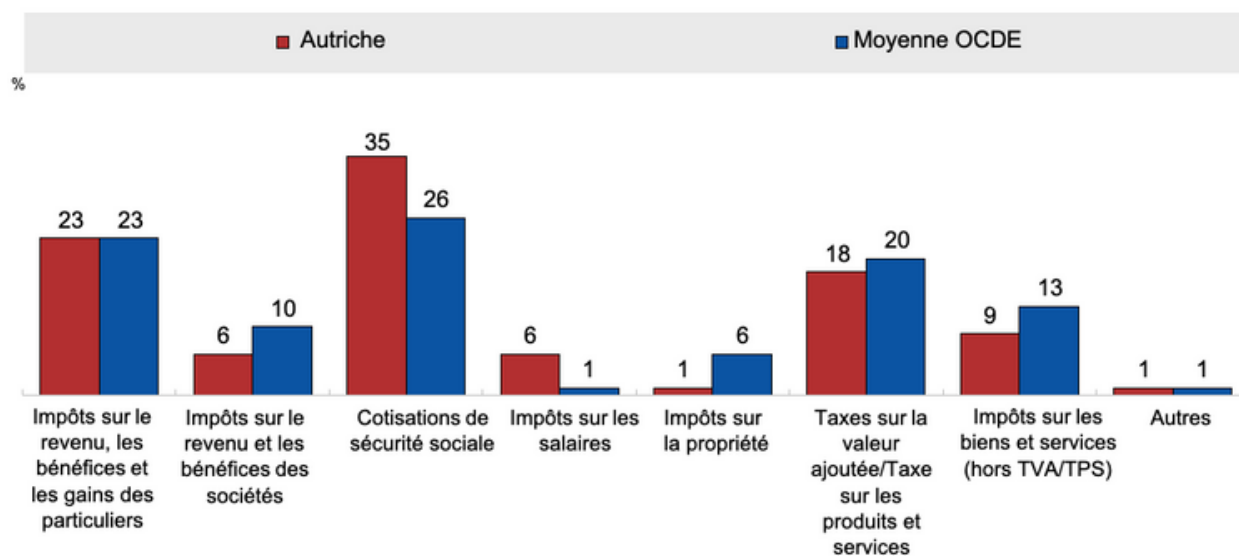
2 : Agence internationale de l'énergie, 2021, « [France](#) ».

La fiscalité : 3

L'Autriche se classe au 6e rang sur 38 pays de l'OCDE en termes de ratio impôts/PIB en 2020 (42,1 %, contre 33,5 % pour la moyenne de l'OCDE), la France étant le deuxième pays de l'OCDE en termes dudit ratio.



La structure des recettes fiscales en Autriche par rapport à la moyenne de l'OCDE est présentée dans le graphique ci-dessous (2019) :

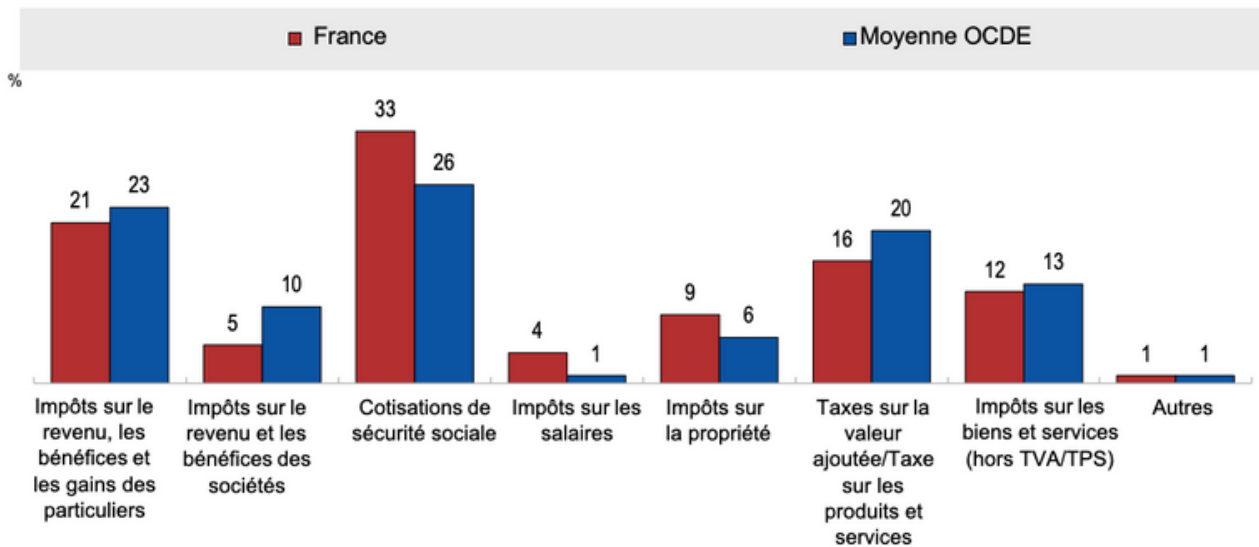


Par rapport à la moyenne de l'OCDE, la structure des impôts en Autriche se caractérise par :

- Des recettes plus élevées provenant des cotisations de sécurité sociale et des taxes sur les salaires.
- Des recettes égales à la moyenne de l'OCDE provenant des impôts sur le revenu, les bénéfices et les gains des particuliers.
- Une proportion plus faible de recettes provenant des impôts sur le revenu et les bénéfices des sociétés, des impôts fonciers, des taxes sur la valeur ajoutée et des taxes sur les biens et services (hors TVA/TPS).

La structure fiscale autrichienne est néanmoins très similaire à celle de la France, comme en témoigne le graphique ci-dessous :

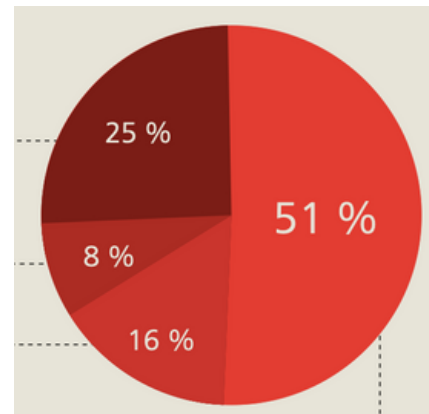
4



Le financement d'ÖBB

- 51% Contribution de la Confédération pour l'exploitation
- 25% : Recettes provenant de l'utilisation de l'infrastructure
- 16% : Revenus de la récupération et de la location, autres revenus
- 8% : Recettes provenant de la fourniture et de l'utilisation d'énergie

5



Le financement de Wiener Linien

Wiener Linien génère environ 60 % des coûts d'exploitation courante, le financement supplémentaire étant assuré par la ville de Vienne. La ville de Vienne verse une compensation financière pour les services de transport, c'est-à-dire l'exploitation courante de métros, tramways et autobus par les Wiener Linien. Pour 2017, il est convenu comme valeur de référence une compensation financière de près de 500 millions pour les services de transport et les infrastructures de transport. La ville de Vienne et Wiener Linien négocient chaque année la compensation financière en détail. Les investissements dans les infrastructures de transport sont également injectés en capital, par exemple pour entretenir des lignes et des voies ferrées ou pour renouveler en permanence la flotte.

6

— vs RATP : 40 % financés sur fonds propres par la RATP, 38 % par des subventions d'IDFM et 23 % par l'État et la région.

4 : OCDE, 2021, « [Revenue Statistics France](#) ».

5 : ÖBB, « [So finanziert sich die Bahninfrastruktur](#) ».

6 : Wiener Linien, 2017, « [Neuer Finanzierungsvertrag ist Basis für Öffi Zukunft](#) ».

REMERCIEMENTS

Toute l'équipe d'étudiant.es du capstone tient à remercier l'Ihédate pour la confiance que Manon Loisel, Sandra Moatti, Anne Mattioli et Nathalie Leroux nous ont accordé dans l'élaboration de ce voyage. Merci pour votre temps en amont du voyage, dans l'élaboration de la problématique, dans la recherche d'intervenant.es et pour votre disponibilité pour répondre à nos questions et demandes.

Ensuite, nous tenons à remercier les auditeurs du Cycle de Mobilités de l'Ihédate pour leur enthousiasme et curiosité qui ont pu alimenter les discussions avec les conférencier.es et autres intervenant.es. Nous sommes très heureux.ses d'avoir pu vous rencontrer et sommes impatient.es de vous revoir pour les ateliers de juin.

Enfin, nous remercions toustes les intervenant.es d'avoir répondu à nos invitations et de nous avoir si bien accueilli.es. Merci de nous avoir accordé votre précieux temps (autant en amont que pendant le voyage) et d'avoir partagé avec nous vos riches connaissances sur les territoires de Vienne et d'Autriche.

Joséphine, Lena, Ludivine, Óscar et Sam

