



Graz, à l'avant-garde de la mobilité douce

Avec son château d' Eggenberg majestueux, sa Tour de l'Horloge regardant la vallée du haut de sa colline et son centre-ville historique si pittoresque, Graz a, pour sûr, de nombreuses raisons d'être visitée. Pourtant, la trentaine de participants à la visite d'étude de la deuxième ville autrichienne, qui était organisée le 12 mars dans le cadre du programme européen Civitas (cf. encadré), n'était pas venue là pour faire du tourisme. Car au-delà de sa beauté et de son architecture si dépaysantes, la municipalité de 272 000 habitants est aussi un modèle en matière de mobilité douce et de partage avant-gardiste de l'espace urbain.

En avance sur son temps

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. En 2009, la part modale de la voiture représentait 45 %, contre 55 % pour les transports publics, la marche et le vélo. Une part qui est restée sensiblement la même par rapport à 1982. Pourtant, à Graz aussi, la voiture a longtemps été symbole de mobilité illimitée et de progrès technique, perçue comme le reflet d'un certain statut social. Conséquence de cela, pendant de longues années, les politiques publiques à l'égard de la voiture ont toujours été de la favoriser. Ainsi, comme dans de nombreuses villes européennes, certaines lignes de tramway ont été arrêtées : « en



Dans la ville autrichienne de Graz, la part modale du vélo atteint aujourd'hui 16 %, contre 7 % en 1982.

1950, le réseau de tramway de Graz était de 41,3 kilomètres de long. Dix ans après, il avait été réduit à seulement 29,3 kilomètres. Et le dernier trolley bus de Graz, qui circulait entre la Griesplatz et Strassgang, a quant à lui été arrêté après le 28 juin 1967 », indiquait la ville de Graz en 2009⁽¹⁾. Entre ces deux dates également, nombre d'espaces publics ont été transformés en aires de parking, l'idée étant alors de favoriser au maximum la circulation routière pour la fluidifier et améliorer ainsi la mobilité. Le problème a été que l'augmentation de l'espace dédié aux voitures a entraîné plus de trafic. Du fait de la situation encaissée de la ville, les seuils maximums de pollution ont été de plus en plus dépassés et accompagnés des aléas habituels liés à la voiture, tels que le bruit,

les accidents, etc. Et l'avenir ne s'annonçait pas plus glorieux. En 1987, une étude réalisée par des experts de la circulation a mis en avant le fait qu'en 2010, le transport privé motorisé augmenterait de 30 % si aucune mesure n'était prise. À l'inverse, le pourcentage de transports publics, de vélos et de piétons risquait de diminuer dramatiquement. Pour éviter cela, l'étude proposait, entre autres scénarios, de mettre en place une politique d'un nouveau genre, appelée Mobilité douce, qui restreindrait le trafic routier et favoriserait le développement des autres modes. Selon les prédictions, cette politique « *naméliorerait pas seulement la qualité de vie des habitants de Graz, elle maintiendrait et développerait aussi la mobilité dans la ville* », indiquait la ville de Graz.

À partir de là, une feuille de route en faveur de la mobilité douce a été adoptée en décembre 1992 par la mairie de Graz. Baptisée *Instructions générales de la politique des transports 2000*, elle prévoyait un investissement important dans les services de bus et de tramways et une gestion des aires de parking, l'augmentation des réseaux routiers ne pouvant se faire qu'à condition qu'elle n'affecte pas trop négativement les habitants. Cet engagement de la ville, très en avance sur son temps, a alors permis de mettre en place nombre d'initiatives pour éviter que les prédictions négatives ne se réalisent.

Une redistribution de l'espace public

Parmi les mesures qui ont vu le jour pour favoriser une autre mobilité que celle du tout-voiture, figure celle d'un meilleur partage de l'espace urbain. La mise en place de panneaux de priorité piétons, vélos et transports en commun ont ainsi fleuri dans la ville. Des marquages au sol ont été tracés pour que chaque mode de déplacement ait sa place dans la rue, toujours en évitant une prédominance de la voiture. Ainsi, l'artère principale d'Annenstrasse, qui relie la vieille ville à la nouvelle, a subi de profondes modifications. Des places de parking ont été réaménagées en espaces publics, des chemins pour vélos et piétons ont été installés et le tramway occupe dorénavant une place centrale.



Gerhard Ablasser, membre du bureau exécutif de la planification urbaine de la ville de Graz, le 12 mars 2014.

Qu'est-ce que le programme Civitas ?

Civitas, dont le nom provient de la contraction des termes *Cities, Vitality et Sustainability*, a pour mission d'aider « *les villes dans leurs efforts d'innovation en vue d'une mobilité urbaine plus durable* », a indiqué la Commission européenne dans un communiqué du 30 septembre 2013. Le projet, initié en 2002 et financé à hauteur de 200 millions d'euros dans le cadre d'un programme-cadre de l'Union européenne, est composé de 14 instituts de recherche européens, associations et sociétés de conseil. Il a d'ores et déjà soutenu près de 700 actions en faveur des transports dans 60 villes. Parmi les actions menées par Civitas, des journées d'études mettent à l'honneur des villes modèles en matière de mobilité, telle que celle qui s'est déroulée à Graz le 12 mars.

Partage Une visite d'étude, organisée le 12 mars dans le cadre du programme européen Civitas, mettait en avant les politiques innovantes de la deuxième ville d'Autriche en matière de mobilité douce et de partage de l'espace urbain.

Texte et photos : Shahinez Benabed

Des zones d'espaces partagés, avec priorité aux piétons sans exclusion totale de la circulation routière, ont vu le jour dans la ville dès 2011. L'idée est de permettre une cohabitation entre divers moyens de déplacement dans des zones initialement dédiées aux voitures. Pour ce faire, la circulation automobile a été très réglementée, notamment via des panneaux de signalisation. Les trottoirs ont été abaissés, les feux de signalisation ont disparu permettant aux piétons de se réappropriier la route. « *Le résultat est une relance de l'activité commerciale et un important recul de la circulation automobile et du stationnement sur la voie publique* », indique le site Eltis, le portail européen dédié à la mobilité urbaine. Des expériences plus favorables aux piétons et aux cyclistes ont été testées. Par exemple, un système de signalisation de passages piétons, qui fonctionnait avec un bouton-poussoir, a été modifié pour que ce soit non plus les piétons qui attendent le passage au vert, mais les voitures.

Le vélo roi

Ce partage de l'espace public d'un nouveau genre a aussi été accompagné de mesures incitatives pour développer le vélo. Au-delà de la création de parkings à vélos, de routes à sens unique pour bicyclettes, etc., « *un plan prévoyant la création de 190 kilomètres de pistes cyclables a vu le jour, et l'objectif sera très bientôt atteint* », a indiqué Gerhard Ablasser, membre du bureau exécutif pour la planification urbaine de la ville de Graz. Dans le même ordre, un projet à long terme de réseau vert, d'une longueur de 550 km et reliant les nombreuses zones vertes de la ville, a été initié dans les années quatre-vingt-dix. En cours de réalisation, il prévoit la création de chemins dédiés aux vélos, piétons et autres modes de mobilité douce.

Grâce à ces actions au long cours, la capitale autrichienne de la bicyclette a vu la part modale du vélo considérablement augmenter entre 1982 et 2008, de 7 à 16 %. Un chiffre à faire pâlir d'envie nombre de villes françaises où la moyenne se situe autour de 3 %.

Un vrai coup de pouce aux transports en commun

Les transports publics de la ville ne sont pas en reste, grâce à la mise en place de mesures favorisant leur attractivité depuis l'adoption de la feuille de route de la mobilité douce en 1992. L'objectif de la ville, n'était « *pas seulement d'augmenter la capacité du transport public régional, mais aussi de rendre plus attractive l'offre de transports publics* ». Cela a notamment concerné le tramway qui avait tant souffert du développement de l'automobile. Entre 2005 et 2007, le réseau a ainsi été étendu de 4 kilomètres pour atteindre aujourd'hui 286 kilomètres. Il transporte chaque année 314 000 passagers par jour. Pour faciliter son accès, un nouveau type de matériel roulant à plancher bas et au design attractif a été introduit entre 2001 et 2012.

Le développement de l'intermodalité a aussi été encouragé. Plusieurs hubs de transport en commun ont vu le jour comme celui de la gare centrale de Graz, achevé en 2012 pour un montant de 90 millions d'euros. Surnommé Golden Eye en raison de son toit rond, réalisé spécialement pour protéger les voyageurs des aléas climatiques, il abrite lignes de bus, garages à vélo d'un nouveau genre (cf. page 43), tramways et trains. Des aires de repos et des accès routiers ont été mis en place.

Graz, qui a souvent été précurseur dans nombre de domaines en matière de transport, a été la première ville autrichienne à mettre à disposition des voyageurs un centre d'information multimodal en 1997.



Après un fort déclin à partir des années cinquante, le tramway de Graz occupe une place importante dans la mobilité douce et le partage de l'espace urbain.



Hub multimodal de la gare centrale de Graz.



Train à la gare centrale de Graz.



Parking à vélo à étages, inauguré à proximité de la gare centrale de Graz à l'automne 2013.



En 1994, Graz a été la première ville européenne à mettre en service un réseau de bus urbains fonctionnant à 100 % au biocarburant.

Baptisé MobilZentral, le lieu permet à l'utilisateur de se renseigner sur les transports en commun, d'acheter des titres de transport, de louer un vélo, etc. Il rencontre un vif succès auprès des clients.

Mais ce n'est pas tout. Le développement des transports publics dans la ville a vu la naissance de l'Association du trafic de Styrie, créée le 28 février 1994. Il s'agit de la coopération entre 63 compagnies de transport dans la région qui permet à l'utilisateur de traverser plusieurs villes avec le même ticket. Les résultats positifs d'un tel système ne se sont pas fait attendre. Dès la première année, le nombre de passagers utilisant les transports en commun a augmenté de 16 %. Enfin, les bus urbains n'ont pas été oubliés dans cette révolution. En 1994, la ville a été la première à mettre en place un réseau d'autobus roulant à 100 % au biocarburant. En 2008, 135 bus fonctionnant au biogaz circulaient dans les rues de Graz.

Résultat, contrairement aux prédictions de 1987 qui annonçaient une baisse importante de la part des transports en commun, celle-ci a légèrement augmenté, de 1 % entre 1991 et 2008, pour atteindre 19 %. La ville espère atteindre rapidement le score de 21 %,

comme souhaité dans la feuille de route 2000.

La voiture : oui, mais autrement

En tant que bonne élève de la mobilité douce, la ville de Graz a été la première à mettre en place des zones 30 et 50, dès 1992. Ce système, qui a pour but de limiter la vitesse sur les routes à 30 km/h dans les zones résidentielles ou à 50 km/h sur les axes routiers prioritaires, a permis de réduire massivement les accidents de la route. Ainsi, en 1982, 29 accidents mortels avaient été causés par des véhicules individuels motorisés contre seulement 4 en 2009. Autre action visant à utiliser la voiture autrement, celle de la mise en service en 2004 d'une voie à fort taux d'occupation. Elle est réservée aux bus, taxis et véhicules qui ont à bord plus de trois passagers.

Le bémol piétonnier

Malheureusement, toute image d'Épinal a sa zone d'ombre. À Graz, c'est la marche à pied. En effet, la part modale des piétons n'a cessé de baisser au fil du temps. Culminant à 32 % en 1982, elle atteignait en 2008 le faible score de 19 %. Et cela, malgré la transformation de la vieille ville en zone piétonne et



Panneau indiquant dans quel cas, ou non, la priorité est faite aux piétons.

la redistribution de l'espace urbain. Les efforts considérables en matière de développement piétonnier ont même été récompensés à plusieurs reprises par de nombreux prix européens et nationaux. Mais alors, comment expliquer cette chute ? « Les vendeurs locaux ont laissé progressivement le champ libre à de gros centres commerciaux offrant de larges espaces de parkings à leurs consommateurs. De plus, le surdéveloppement et une augmentation de la motorisation donnent l'impression aux gens qu'ils ne peuvent plus se passer de la voiture, quelle que soit la distance à parcourir », indique la ville. Pour palier cela, Graz est tout à fait consciente que nombre de choses doivent encore être faites pour inverser la tendance, « et ce, particulièrement à la périphérie de la ville où beaucoup de mesures doivent être prises pour assurer la protection et la praticité des déplacements à pied », indique-t-elle.

Laisser du temps au temps

Voici donc quelques-unes des nombreuses initiatives innovantes mises en place à Graz à partir de 1992

pour favoriser la mobilité douce. Ces bons résultats et cette tendance à être en avance sur son temps s'expliquent, selon Gerhard Ablasser, par le fait « qu'à un moment donné, une volonté politique est née pour impulser une révolution. » Pour autant, « ces changements ne se sont pas faits en un jour », ajoute-t-il, et si les bénéfices de ces politiques volontaristes se font déjà sentir, beaucoup de choses restent encore à faire.

Heureusement, Graz ne compte pas s'endormir sur ses lauriers et d'autres innovations sont prévues pour avancer toujours un peu plus vers la mobilité durable et suivre l'augmentation de la population. À titre d'exemple, le projet de rénovation de la gare centrale Hauptbahnhof, prévu pour 2020, devrait permettre d'accueillir 40 000 voyageurs chaque jour, soit 10 000 de plus qu'aujourd'hui. ■

(1) Citation tirée du document *Gentle Mobility, the Graz Model of Success*, publié dans le cadre du programme Civitas en 2009.