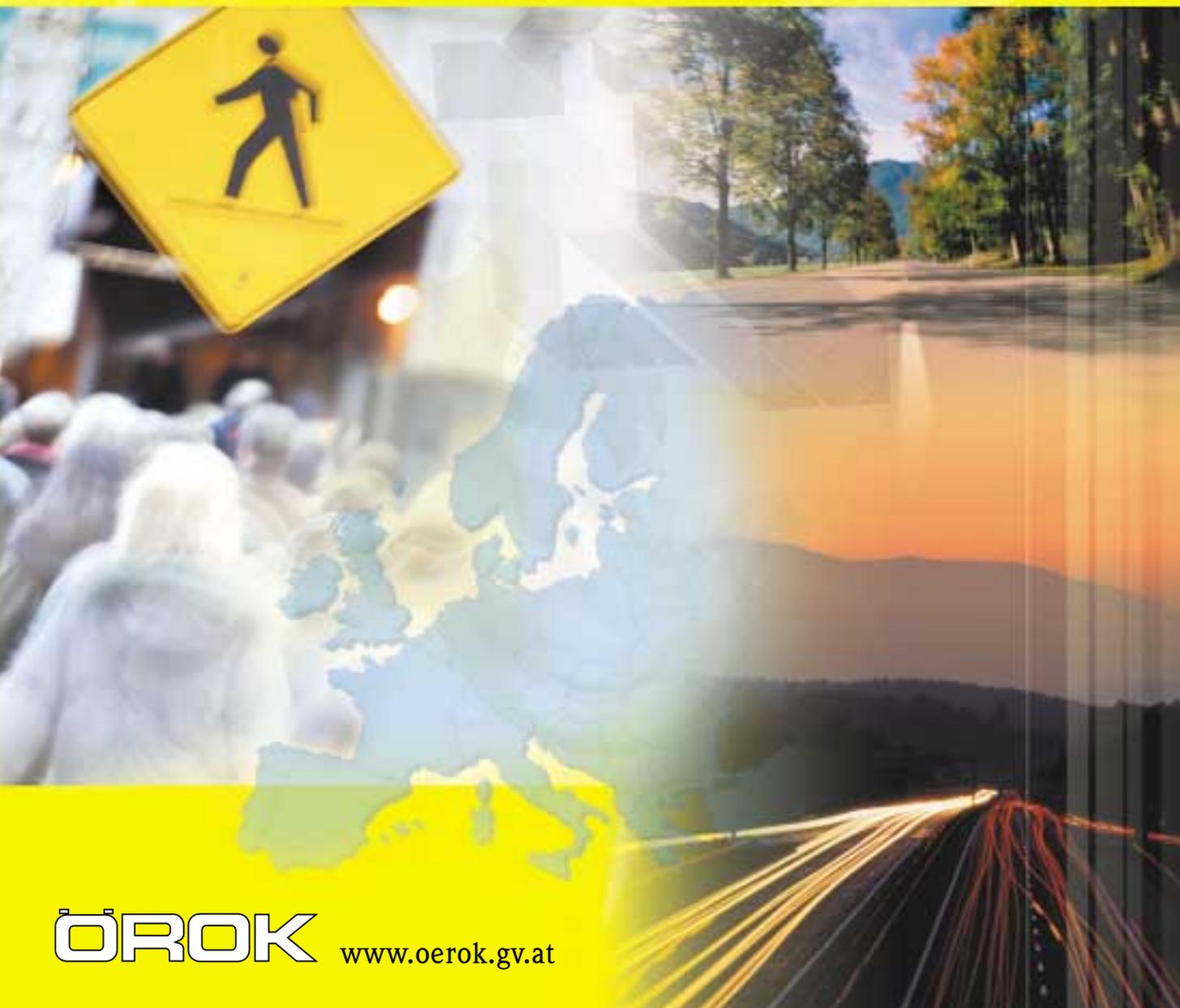


Le Schéma autrichien de développement du territoire 2001

Résumé



Le Schéma autrichien de développement du territoire 2001

Résumé

ÖREK 2001 – PRÉAMBULE

En Autriche, l'aménagement et la planification du territoire relèvent à la fois de la Fédération, des Länder et des communes. La répartition des compétences en la matière est complexe. La Fédération possède les compétences sectorielles, les Länder planifient dans le cadre des larges pouvoirs d'action que leur accorde la clause générale de la Loi Constitutionnelle autrichienne (B-VG), laquelle prévoit que la mise en œuvre de l'aménagement du territoire au niveau local revient aux communes elles-mêmes. Par ailleurs, dans le cadre du régime de gestion privée, les collectivités locales ont le droit de planifier et de prendre des mesures à tous les niveaux.

Dès les années 60, les acteurs ont cependant pris conscience que l'aménagement du territoire constituait une mission à remplir conjointement par la Fédération, les Länder et les communes, ce qui a abouti en 1971 à la création de la « Conférence Autrichienne d'Aménagement du Territoire (ÖROK) ». A l'époque déjà, l'élaboration d'un schéma d'aménagement du territoire pour l'Autriche avait été définie comme l'une des missions principales de l'ÖROK. Cette mission a été accomplie pour la première fois en 1981. Une réorientation a été définie dix ans plus tard avec le « Schéma autrichien d'aménagement du territoire 1991 ».

Le présent « Schéma autrichien de développement du territoire 2001 » (ÖREK 2001) est un document entièrement révisé qui prend non seulement en compte l'intégration de l'Autriche dans l'Union européenne et le processus d'élargissement en cours mais qui accorde également une importance accrue au positionnement de l'Autriche en tant que lieu d'implantation dans un monde globalisé et à la coopération transfrontalière.

La phase préparatoire a été marquée par la volonté d'ouvrir le plus possible le processus d'élaboration de l'ÖREK 2001 et de garantir une large participation de toutes les parties prenantes (Fédération, Länder, communes, partenaires sociaux) ainsi que du public spécialisé intéressé. Un long processus de travail et de dialogue s'en est suivi, processus qui a abouti au printemps 2001 au projet du schéma ÖREK 2001. Après une phase de finalisation intensive, la commission des délégués, la plus haute instance de fonctionnaires de l'ÖROK, a adopté le projet de l'ÖREK 2001 en décembre 2001 et l'a soumis à la Conférence Politique qui l'a entériné en avril 2002.

Le « Schéma autrichien de développement du territoire 2001 » est le produit du consensus de tous les partenaires de l'ÖROK. Non contraignant, sa fonction est de guider et d'orienter tous ceux qui sont impliqués dans la planification territoriale. L'ÖREK 2001 ne peut cependant être efficace que s'il est pleinement accepté par tous les acteurs de la politique d'aménagement et de développement du territoire en Autriche et c'est pour garantir l'adhésion des parties prenantes qu'un processus d'élaboration concertée a été choisi. Ainsi, l'ÖREK 2001 est conçu de manière à servir de guide pour un développement territorial durable en Autriche.

Vienne, avril 2002

SOMMAIRE

1	<i>CHANGEMENT DES CONDITIONS-CADRES AU DÉBUT DU XXIE SIÈCLE</i>	6
1.1	<i>Processus d'intégration européenne</i>	6
1.2	<i>Globalisation de l'économie et de la société</i>	6
1.3	<i>Assouplissement du marché du travail</i>	6
1.4	<i>Changements au niveau de la société</i>	6
1.5	<i>Développements d'ordre territorial</i>	8
1.6	<i>Idées, visions et principes</i>	9
2	<i>SIX THÈMES PRIORITAIRES DE LA POLITIQUE AUTRICHIENNE DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL AU DÉBUT DU XXIE SIÈCLE</i>	10
2.1	<i>L'Autriche en tant que lieu d'implantation économique en Europe</i>	10
2.2	<i>Exploitation durable des ressources naturelles</i>	12
2.3	<i>Equilibre territorial et intégration sociale</i>	14
2.4	<i>Mobilité et transports – Chances, charges et surcharges</i>	16
2.5	<i>Régions urbaines – développement dynamique et réglementation nécessaire</i>	19
2.6	<i>Régions rurales – diversité des défis et des possibilités de développement</i>	22
3	<i>EXIGENCES ACTUELLES – UNE NOUVELLE FAÇON DE VOIR LA PLANIFICATION</i>	25
3.1	<i>La planification nous concerne tous : sensibilisation et stimulation de la population en matière de planification</i>	25
3.2	<i>Planification : du produit au processus</i>	25
3.3	<i>La coopération en tant que facteur stimulant les effets synergiques</i>	26
3.4	<i>Réorientation de la relation entre la politique d'aménagement et celle du développement</i>	27
3.5	<i>Focalisation accrue sur l'efficacité spatiale des politiques sectorielles grâce à des normes juridiques, des planifications et des subventions</i>	28

CHANGEMENT DES CONDITIONS- CADRES AU DÉBUT DU XXIE SIÈCLE

Processus d'intégration européenne

Les conditions-cadres en matière de développement spatial en Autriche ont changé de manière décisive avec l'adhésion à l'Union européenne en 1995, le développement de l'Union elle-même et l'élargissement vers l'Europe de l'Est :

- Les décisions essentielles en matière de politique économique, de politique de sécurité et de politique étrangère doivent désormais être harmonisées avec les partenaires européens.
- Les échanges de marchandises et de services au-delà des frontières nationales ont été facilités par le marché intérieur et l'Union monétaire, et la répartition du travail au niveau international a été renforcée.
- L'adhésion des pays d'Europe centrale et orientale (PECO) constitue un défi supplémentaire pour l'Union européenne.
- L'interdépendance croissante des Etats européens dans les domaines politique, économique, social et écologique souligne aussi la nécessité d'une politique visant à coordonner le développement spatial au niveau européen.

Globalisation de l'économie et de la société

Une internationalisation et une globalisation de l'économie et de la société sont en cours de réalisation indépendamment du processus d'intégration européenne :

- Les marchés de capitaux et de marchandises s'élargissent.
- Les nouvelles technologies de l'information entraînent l'élimination de barrières physiques et permettent un échange d'information global.
- Le renforcement de la répartition internationale du travail, la suppression de barrières nationales et le développement technologique augmentent la mobilité des facteurs de production que sont le travail et le capital ; les caractéristiques qualitatives relatives au lieu d'implantation des exploitations acquièrent une

importance accrue et sont déterminantes pour la concurrence entre les régions.

Assouplissement du marché du travail

Ces changements économiques à l'échelle mondiale exercent une influence sur les conditions-cadres relatives au marché du travail.

- Les réglementations en matière de droit social et d'organisation de l'entreprise se voient assouplies. De nouvelles formes d'activités professionnelles apparaissent, le travail à temps partiel augmente et la durée moyenne d'appartenance à l'entreprise diminue.
- Les liens traditionnels existant par rapport au lieu d'implantation des exploitations et résultant de l'appartenance à l'entreprise, perdent en importance. La mobilité de la population augmente.

Changements au niveau de la société

Les relations existant entre le territoire et la société sont en train de changer. Ce développement exige des adaptations importantes, car toutes les institutions et tous les systèmes de sécurité sociale sont directement concernés :

- En Autriche – comme dans de nombreux autres pays industrialisés –, la population n'augmente actuellement que dans une faible mesure.
- En raison d'une augmentation de l'espérance de vie et d'une diminution des naissances, il est possible de constater un vieillissement de la population : un nombre de moins en moins important de jeunes se voit confronté à un nombre croissant de personnes âgées.
- La réduction de la taille moyenne des ménages ainsi que les exigences croissantes relatives au confort du logement entraînent une augmentation permanente des besoins en habitat, ceci malgré un accroissement démographique désormais modéré.
- En raison du faible taux des naissances, l'accroissement démographique dépend de la migration internationale. C'est la raison pour laquelle en Europe, de plus en plus de sociétés multiculturelles se développent.

- Les divers styles et formes de vie ainsi que la mobilité croissante de la population font que les hommes sont de moins en moins attachés à leur espace vital direct et aux liens sociaux traditionnels. Ils sont de plus en plus prêts à passer différentes phases de leur vie en des lieux différents.
- D'un autre côté, il est possible d'observer une tendance contraire, à savoir une plus forte identification de l'individu avec son environnement résidentiel proche, la partie de son village ou de sa ville de résidence ou bien encore sa propre région.
- Les loisirs et le repos deviennent de plus en plus importants en matière de conception individuelle du cadre de vie. Dans les régions appe-

lées de « confrontation », les formes de vie traditionnelles peuvent entrer en conflit avec de nouvelles formes d'activités de loisirs.

- Le shopping pour le plaisir vient remplacer de plus en plus le comportement traditionnel des consommateurs. Dans le cadre de l'approvisionnement en marchandises et de la mise à contribution de services, il ne s'agit plus de faire exclusivement en sorte de couvrir ses besoins mais, de plus en plus, de mêler le plaisir et le vécu.
- L'information et le savoir deviennent plus importants ; l'apprentissage durant toute une vie constitue la condition sine qua non pour une société prête à l'innovation. En même temps, une population dotée d'une bonne formation joue aussi pour l'économie un rôle

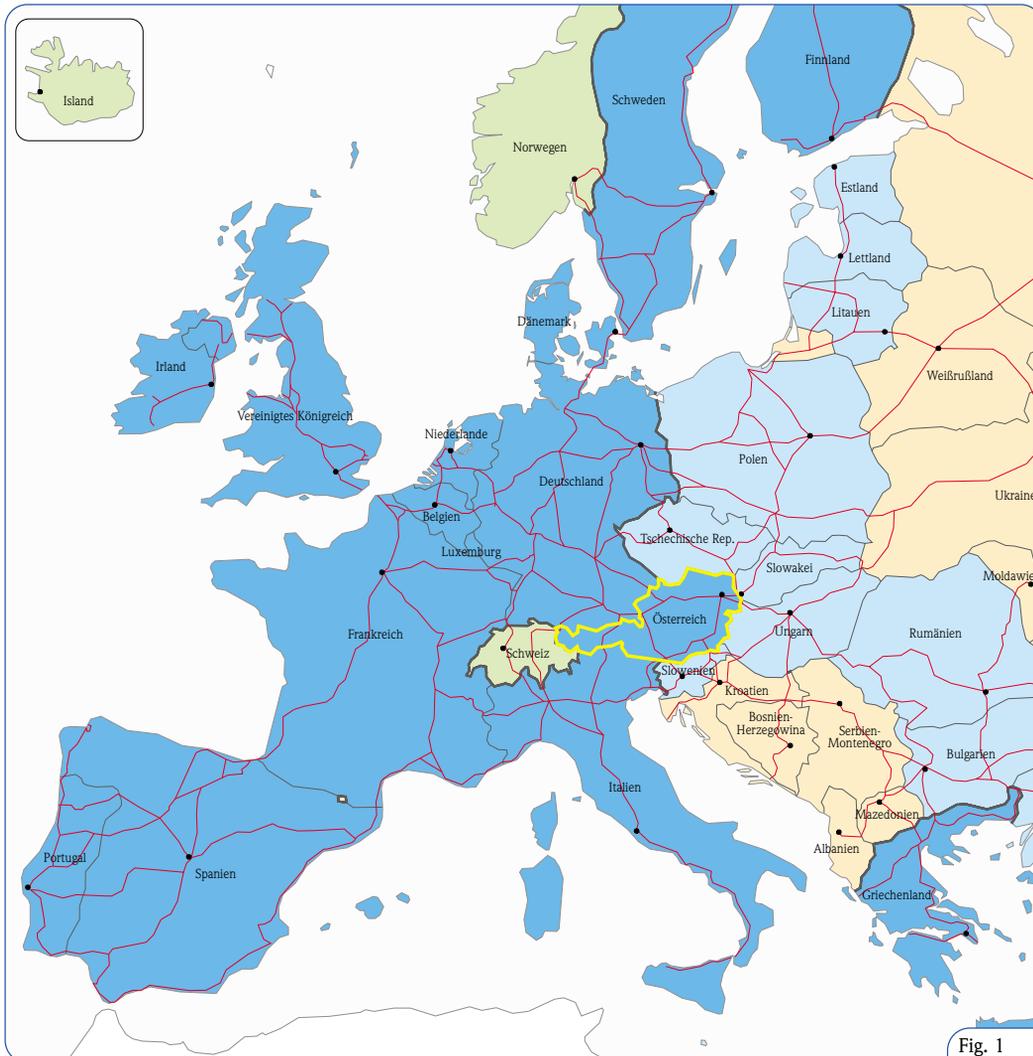


Fig. 1



Fig. 2

essentiel dans le choix du lieu d'implantation. Le développement technologique permet de percevoir les possibilités existant aussi dans les régions éloignées ; il déclenche cependant aussi de nouveaux problèmes relatifs à l'isolement et à une éventuelle désolidarisation.

Développements d'ordre territorial

- Les régions urbaines sont les premières à profiter de la mondialisation ; à cela contribue une infrastructure d'excellente qualité, des ressources humaines hautement qualifiées ainsi qu'une bonne accessibilité.

- La suburbanisation s'étend de plus en plus des zones urbanisées vers l'extérieur : ceci s'explique par le désir d'habiter dans les espaces verts mais encore plus par les besoins en surface fortement accrus de la part des transports, du commerce de détail, de l'artisanat et de l'industrie ainsi que des installations de services et de loisirs. A cela s'oppose une réurbanisation due à l'attrait qu'exercent les centres sur des groupes démographiques définis.
- Les régions rurales sont caractérisées par des tendances nettes vers des formes de vie urbaines et l'urbanisation. L'abandon de surfaces utiles agricoles peut entraîner une revitalisation des paysages culturels. Les zones d'habitat peuvent de plus en plus être menacées par des dangers naturels.
- A grande échelle, l'économie des loisirs et du tourisme ainsi que l'approvisionnement encouragent la spécialisation spatiale. Ils peuvent d'une part représenter un facteur économique significatif, d'autre part avoir pour conséquence la disparition de centres traditionnels de villes et de villages du point de vue économique.
- La séparation accrue des fonctions au niveau spatial provoque un accroissement des transports. Le fait que la mobilité dépende de plus en plus des transports individuels avec véhicu-



Fig. 3

les à moteur entraîne un accroissement des conflits entre les usagers de la route et la population résidentielle concernée.

• Malgré les nombreux efforts entrepris en vue de freiner ce développement, il est à supposer que la consommation de matières premières et de ressources non renouvelables continuera à augmenter. En outre, les changements climatiques et la charge exercée sur les écosystèmes ainsi que leur morcellement, dus en particulier aux transporteurs, portent atteinte à l'environnement. En raison de ce changement des conditions-cadres, en Autriche, les domaines politiques des collectivités territoriales destinés à orienter l'aménagement du territoire se voient assigner de nouvelles tâches. Une vérification, le cas échéant, une modification de ces tâches telles qu'elles étaient définies jusqu'alors, devient éventuellement nécessaire. En outre, ces conditions-cadres limitent la marge d'action pour une politique couronnée de succès.

Idées, visions et principes

La politique autrichienne de développement territorial doit présenter un caractère durable. Cela signifie que l'utilisation économe et con-

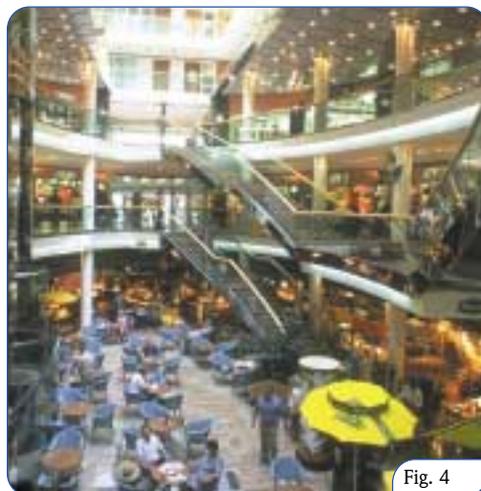


Fig. 4

servatrice des ressources par rapport à l'environnement sera accompagnée du souci d'un développement spatial équilibré mettant en harmonie les exigences économiques et sociales imposées à l'espace avec les fonctions écologiques et culturelles. La politique de développement territorial s'est donc engagée à respecter les principes suivants :

- l'exploitation économe et conservatrice de l'espace et de l'environnement,
- la création des conditions spatiales préalables au développement économique,



Fig. 5

- l'épanouissement de la société au niveau spatial ainsi que
- la participation active aux processus transitionnels.

Un renforcement équilibré, au niveau territorial, de la compétitivité des régions, la garantie d'un accès équivalent à l'infrastructure et au savoir ainsi que la préservation des bases vitales naturelles et du patrimoine culturel ont pour but de contribuer à la cohésion économique et sociale, à des conditions de vie équivalentes dans les différentes parties du territoire et à une intégration sociale.

SIX THÈMES PRIORITAIRES DE LA POLITIQUE AUTRICHIENNE DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL AU DÉBUT DU XXIÈME SIÈCLE

L'Autriche en tant que lieu d'implantation économique en Europe

Nouveaux défis

L'Autriche, en tant que lieu d'implantation, a jusqu'à maintenant été décrite sur la base de caractéristiques à grande échelle en tant que pays sans littoral, pays montagneux et pays frontalier. Le processus d'intégration européenne et en particulier l'élargissement de l'UE modifient le positionnement géopolitique de l'Autriche. L'image traditionnelle donnée du point de vue spatial durant les décennies pas-



Fig. 6

sées – l'Autriche en tant que pays frontalier (que ce soit en ce qui concerne sa fonction en tant que bastion ou sa fonction géographique intermédiaire) - n'aura plus aucune signification dans une Europe élargie.

Si l'un des objectifs est de garantir la prospérité et la qualité de vie de façon durable en Autriche et dans ses régions, le pays doit répondre aux défis suivants :

- Dans le cadre de la concurrence internationale en matière de lieu d'implantation, outre les facteurs « rigides » tels que l'équipement d'infrastructure et les coûts de production, des facteurs appelés « souples » ou qualitatifs (qualification et motivation des forces de travail, milieu favorable à l'économie et créatif, qualité de vie, etc.) deviennent de plus en plus décisifs. Le développement de ces facteurs d'une manière durable deviendra une condition préalable au succès dans la concurrence entre les régions.
- L'accessibilité du point de vue de la desserte internationale reste cependant un facteur important pour le lieu d'implantation. Le système européen des transports se trouve à l'heure actuelle en plein essor. Les décisions prises au niveau européen et au niveau national en ce qui concerne les priorités lors du développement de l'infrastructure des transports de première catégorie et la réalisation des conditions-cadres en matière de législation et d'organisation pour l'exploitation des systèmes de transport entraînent donc en même temps des décisions quant aux potentiels des lieux d'implantation.
- Non seulement les marchés pour les biens et les services commercialisés à l'échelle internationale mais aussi les marchés du travail et les prestations offertes au niveau régional dépassent de plus en plus les frontières nationales. Cela demande une prise en compte accrue des aspects transfrontaliers dans la politique de l'économie et du travail.

Orientations stratégiques

Afin de pouvoir répondre avec succès aux défis résultant des tendances citées, il est proposé d'élaborer durant la prochaine décennie une



Fig. 7

stratégie relative au développement de « l'Autriche en tant que lieu d'implantation en Europe » sur trois piliers :

- Aussi bien les qualités « rigides » que « souples » des lieux d'implantation doivent être positionnées à l'échelle internationale de manière encore plus intensive et active que jusqu'à maintenant ; leur développement doit être poursuivi en tenant compte des rapports d'interdépendance à grande échelle.
- Tous les espaces économiques autrichiens se trouvent à proximité d'une frontière. C'est la raison pour laquelle il est accordé une importance accrue à l'exploitation des coopérations transfrontalières possibles lors du développement des lieux d'implantation.
- La diversité et l'attrait des données de l'espace naturel et culturel dans les régions autrichiennes constituent un potentiel précieux devant être exploité de manière durable et dont le soutien doit être encouragé soigneusement en vue du développement des lieux d'implantation.

Application dans les domaines politiques destinés à orienter l'aménagement du territoire

Les instruments dont disposent les collectivités territoriales doivent être encore plus orientés sur le soutien des forces de travail et des entreprises dans la maîtrise des défis liés à l'intégra-

tion européenne et surtout à l'élargissement de l'UE. Les mesures suivantes devront ainsi faire l'objet d'une attention particulière:

- Mise à disposition ciblée des instruments d'aide dont disposent l'Etat et les provinces fédérales en vue de l'amélioration structurelle des petites et moyennes entreprises (PME) et de la qualification de la main d'œuvre, y compris l'orientation stimulante des groupes particulièrement visés ;
- Amélioration des infrastructures transfrontalières, y compris les nœuds de réseau multimodaux essentiels dans le but de garantir la capacité de rendement.
- Relations publiques en vue d'informer la population sur les mesures déjà mises en œuvre ou prévues pour les régions frontalières, leur élucidation sur la base d'exemples de projets couronnés de succès (« best practice ») étant incluse.

De plus en plus, les nouveaux défis ne peuvent être maîtrisés avec succès que dans le cadre d'une coopération entre les collectivités territoriales concernées. Cela est valable en particulier pour:

- la coopération régionale des provinces fédérales ainsi que des villes et des communes sous forme d'associations régionales de développement et de partenariats entre les villes et leurs environs;
- la coopération transfrontalière avec les pays



Fig. 8

voisins (aussi au niveau régional et local, par exemple dans le cadre de ce que l'on appelle les « Euregios »);

- la participation de villes et de régions aux réseaux de coopération à l'échelle européenne.

Exploitation durable des ressources naturelles

Nouveaux défis

Les ressources naturelles sont à la base de l'existence de la flore et de la faune ainsi que de la diversité des biotopes, des paysages naturels et culturels. Les limites écologiques doivent être reconnues afin d'éviter une surcharge du sol, de l'eau, de l'air et de l'énergie. Le caractère limité de la consommation de ressources est défini par ledit principe de la durabilité. Il en résulte que l'exploitation doit être effectuée de manière si efficace qu'il n'y ait aucune répercussion irréversible sur l'équilibre naturel ou d'autres formes d'exploitation et que les chances de développement des générations actuelles et en particulier à venir ne s'en trouvent pas réduites.

Même si la nécessité d'un développement durable et d'une exploitation économe et conservatrice appropriée des ressources naturelles est

fondamentalement reconnue, des tendances d'ordre spatial viennent cependant contredire le principe de la durabilité:

- utilisation croissante des surfaces,
- augmentation des charges écologiques due à l'urbanisation, à l'économie et au trafic,
- mise en péril du sol et de la nappe phréatique,
- pertes de ressources dues à un accroissement de la quantité de déchets et au comblement de besoins d'assainissement.

Durant la dernière décennie, le principe de la durabilité a été ancré en tant qu'objectif à l'échelle internationale dans de nombreux documents de l'ONU, de l'UE et du Conseil de l'Europe en tant qu'objectif. En même temps, les tendances économiques de la mondialisation rendent difficile une politique orientée sur le principe de la durabilité. Dans ce champ de tension dans le contexte global existant entre les objectifs visés et les conditions-cadres restrictives, une politique nationale doit rechercher des solutions réalisables.

Orientations stratégiques

Dans la mise en pratique des principes de durabilité, le développement local de la colonisation est d'une importance stratégique. En raison de la structure de l'habitat, le trafic et par là-

même la consommation de ressources (en particulier pour les transports et l'énergie) se voient influencés de manière essentielle:

- Un développement durable de l'habitat va chercher à réunir les fonctions d'existence vitale. La proximité spatiale du logement, du travail, des loisirs, de l'approvisionnement, de la formation et de la communication rend plus probable que des formes de transport favorables à l'environnement (vélo, déplacement à pied) soient choisies.
- L'activité de construction de logements doit aller de pair avec les transports publics, afin de pouvoir garantir une exploitation plus efficace de l'infrastructure des transports.
- Une densité de colonisation suffisante dans le périmètre de desserte des installations d'approvisionnement publiques et privées contribue aussi à permettre l'exploitation économique des installations d'approvisionnement se trouvant à proximité ou bien encore des exploitations d'infrastructure sociale.
- Lors de la planification des travaux de construction, il s'agira de tenir compte non seulement d'aspects d'ordre esthétique mais aussi de l'efficacité des ressources dans l'approvisionnement en énergie, le chauffage ou bien l'exploit-

tation des ressources énergétiques renouvelables ou non renouvelables.

Application dans les domaines politiques destinés à orienter l'aménagement du territoire

Les collectivités territoriales disposent déjà aujourd'hui d'un ensemble de possibilités devant encore être élargies et mises en œuvre de manière encore plus ciblée pour atteindre une exploitation durable caractérisée par l'exploitation économe et conservatrice des ressources:

- Les instruments de l'aménagement local du territoire devraient s'orienter sur les modèles d'habitat compact et sur le mélange sur de petits espaces d'exploitations (compatibles).
- Les procédures permettant de contrôler la compatibilité de grandes installations selon des critères d'ordre spatial et environnemental (aussi conformément à la législation de l'UE) doivent être appliquées de manière conséquente.
- Les conceptions en matière de paysage et d'espace libre devraient être intégrées dans les concepts de développement régionaux et locaux.
- L'aménagement du territoire doit apporter sa

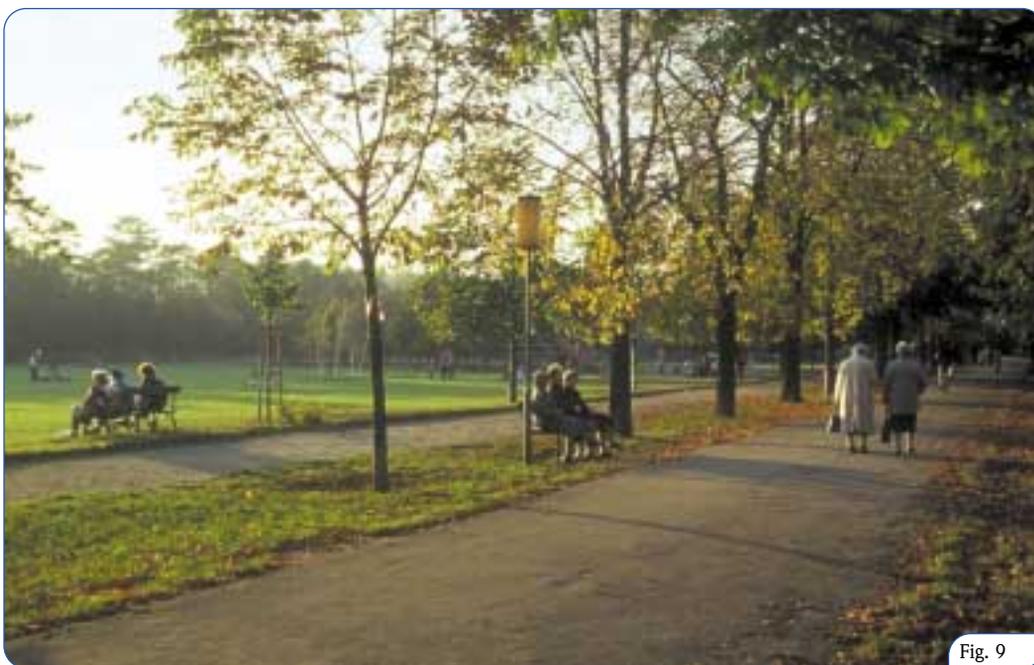


Fig. 9

contribution dans la recherche de lieux d'implantation appropriés pour des installations de traitement thermique et de dépôt des déchets.

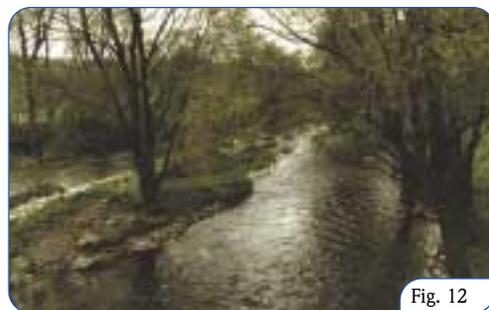
- Les instruments d'aide des collectivités territoriales devraient être vérifiés en ce qui concerne leurs effets sur le développement durable et le cas échéant faire l'objet d'une modification.
- En termes de durabilité et afin de permettre une planification couronnée de succès au niveau local, toutes les citoyennes et tous les citoyens doivent être informés sur l'état et les objectifs de la planification et les personnes intéressées intégrées précocement dans le processus de discussion.



Equilibre territorial et intégration sociale

Nouveaux défis

L'Autriche fait partie des pays fortement développés du point de vue économique et dotés d'une économie solide. La disparité sociale est faible – ceci comparé avec d'autres Etats : moins de 10 % de la population sont considérés comme étant menacés par la pauvreté et l'exclusion de la société. En raison de l'assouplisse-



ment du marché du travail et de la réforme du système de l'Etat providence, il est possible de remarquer des tendances relatives à une inégalité sociale croissante renforçant les lignes de séparation existant déjà dans la société. Cette inégalité sociale est caractérisée par des modèles de répartition spatiale spécifiques ne pouvant cependant pas être réduits à de simples dichotomies telles que ville-province ou Ouest-Est. Du point de vue de l'aménagement du territoire, la disparité sociale est problématique lorsqu'elle va de pair avec une ségrégation spatiale. Lorsque des groupes de population menacés par la pauvreté se concentrent dans certaines parties de villes ou dans certaines régions, le danger d'un développement socio-économique en aval se renforçant réciproquement se trouve augmenté. La famille perdant de son importance et un nombre de plus en plus élevé de personnes âgées accentuent le rôle de l'infrastructure sociale.

Les différences d'ordre spatial relatives à la qualité de l'approvisionnement, en particulier en ce qui concerne le commerce de détail, se voient de plus en plus renforcées. Une concentration sur un nombre réduit de lieux d'implantation dans des centres importants est accompagnée de pertes de fonction dans de nombreuses petites et moyennes villes. Pour les personnes moins mobiles, la disparition concomitante des installations d'approvisionnement a pour conséquence une réduction de la qualité de vie et une désintégration possible.

En raison de la répartition spatiale du travail, de la concurrence accrue en matière de lieu d'implantation et de la spécialisation des lieux d'implantation, des espaces fonctionnels mono-

structurés apparaissent. Les parties de villes et les communes rurales dont la seule fonction est l'habitation ne contredisent pas seulement les objectifs du développement durable de l'habitat, mais renforcent aussi la disparité sociale lors de la participation à la vie sociale.

Orientations stratégiques

La politique de développement du territoire doit, à long terme, chercher à promouvoir des structures équilibrées et empêcher la ségrégation fonctionnelle et sociale. Dans les régions urbaines et rurales, le mélange fonctionnel et social devra être préservé. Les mécanismes favorisant une ségrégation sociale involontaire et se consolidant doivent être freinés. La politique de développement du territoire peut y contribuer dans le cadre du respect des principes suivants:

- développement polycentrique du territoire,
- développement économique convergent,
- sauvegarde et élargissement de structures de colonisation compactes,
- mélange fonctionnel et social des colonisations,
- Poursuite du développement du transport public de passagers à petite distance (ÖPNV).

Le savoir est devenu l'une des ressources stratégiques décisives permettant d'encourager le développement économique, social et culturel de la société en tant que telle ainsi que celui de personnes et de groupes individuels. Cela exige une offre en installations diversifiée et large dans l'espace permettant la promotion, l'acquisition et l'échange de savoir.

Application dans les domaines politiques destinés à orienter l'aménagement du territoire

Les mesures empêchant la ségrégation spatiale et favorisant une intégration sociale accrue peuvent et doivent être prises dans de nombreux domaines politiques différents :

- Dans le cadre de la rénovation des villes, il s'agira de veiller à ce que des mesures d'assainissement n'entraînent pas un refoulement de groupes de population faibles ou bien encore un accroissement de la ségrégation.

- Lors de la construction de nouveaux logements, les monostructures sociales doivent être évitées.

- Un large accès à la formation et à la qualification devra aussi être garanti au niveau spatial. Des formes modernes de télécommunication peuvent contribuer à surmonter des barrières d'ordre spatial.

- Des formes décentralisées et mobiles relatives aux soins sanitaires, aux soins portés aux personnes âgées et à l'aide sociale peuvent souvent représenter une forme d'approvisionnement répondant non seulement aux besoins mais aussi avantageuse du point de vue des coûts.

Les prestations de l'infrastructure sociale sont



Fig. 13



Fig. 14

souvent offertes par différents organismes privés et publics. Une bonne coopération entre ces institutions peut contribuer à mettre à disposition une offre de large envergure, permettre d'éviter des actions parallèles et garantir une utilisation efficace des fonds publics.



Fig. 15

Mobilité et transport – Chances, mesure et démesure

Nouveaux défis

Avec le tournant politique en Europe centrale et orientale en 1989, l'Autriche est passée d'une situation excentrée et en marge du rideau de fer à une position centrale au cœur du continent. Si le problème du transit s'était jusqu'alors limité à la traversée des Alpes, en particulier dans la partie ouest du pays, alors que la partie est souffrait de la frontière « morte », actuellement, de nouveaux échanges routiers en direction de nos pays voisins de l'est se développent de façon très dynamique.

Les changements en matière de structure économique ne restent pas sans répercussions sur les transports :

- Des modifications dans la structure des marchandises (réduction du nombre de produits de masse, augmentation de celui des produits de meilleure qualité, des livraisons « justes à l'heure » entraînent un accroissement des transports de colis en détail ainsi qu'une tendance croissante vers les transports routiers.

- L'augmentation du secteur tertiaire provoque une intensification des transports de voyageurs économiques.

- Le degré croissant de spécialisation et la réduction de la finition dans la fabrication ont pour conséquence un accroissement important des transports de semi-produits.

- L'augmentation des quantités circulantes – ceci étant aussi valable pour les transports de voyageurs – est pour la majeure partie due à une évolution à l'échelle nationale.

Des changements d'ordre démographique (nombre croissant de personnes agiles, mobiles et âgées) et des changements de styles de vie dus à une certaine prospérité (jeunes célibataires disposant d'un pouvoir d'achat élevé, mobilité croissante pendant les loisirs, deuxième voiture et demeure secondaire) contribuent à accroître l'utilisation de voitures particulières. La suburbanisation et l'implantation de constructions figurent parmi les raisons principales pour lesquelles les transports augmentent de façon proportionnellement rapide, étant donné que le nombre et la longueur des distances parcourues exclusivement en voiture particulière progressent continuellement. En raison du dispersément local et temporel de la demande

en transports, les transports publics sont de moins en moins en mesure de faire face à ces exigences de manière appropriée et à des prix concurrentiels.

En raison du nombre croissant de possibilités – fait absolument souhaitable sur le plan de la

caractérisée par un partenariat entre l'économie et l'environnement, ceci apportant des avantages aux deux parties:

- D'une part, il s'agit de mettre à disposition un réseau de communications de taille appropriée et adapté à la structure et à l'exploitation



politique démocratique – quant à la concrétisation des intérêts divergents et souvent contradictoires dans les processus de planification, la prise de décision et la mise en pratique se voient considérablement retardées dans le cadre d'importants projets relatifs aux équipements de transports. L'harmonisation de l'offre et de la demande devient alors plus difficile et entraîne un renchérissement des coûts déjà très élevés de tels projets.

Orientations stratégiques

La politique autrichienne en matière de transports a pour objectif de surmonter le conflit fondamental moyennant une coordination

du territoire, englobant la voirie, les rails, les voies d'eau et leurs nœuds de communication, sans oublier les aéroports, ceci afin de garantir à petite et grande échelle les possibilités d'accès nécessaires dans l'ensemble du pays.

- D'autre part, une politique des transports tenant compte des besoins de la population se doit d'assurer le fonctionnement des transports de manière durable et conformément aux exigences de l'environnement et de la société grâce à des mesures d'ordre territorial visant à minimiser le trafic tout en respectant les conditions-cadres et les offres en transports appropriées dans le domaine de la politique des transports.

Une harmonisation de la politique dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'infrastructure et des transports doit permettre une organisation durable des transports moyennant des instruments appropriés aux exigences du marché et à l'ordre politique – tout en mettant en valeur les moyens de transport favorables à l'environnement.

Application dans les domaines politiques destinés à orienter l'aménagement du territoire

La configuration des réseaux de transport de haute capacité (rail, voirie, voie d'eau -

large mesure possible par des moyens de transport favorables à l'environnement tels que les voies d'eau ou le rail.

En ce qui concerne la mobilité quotidienne, il devra être possible de parcourir un pourcentage aussi élevé que possible de distances vers des établissements de situation centrale et de deuxième catégorie (magasins à petite distance, écoles primaires etc.) soit à pied, soit à bicyclette ou moyennant des moyens de transport publics. C'est la raison pour laquelle il faudra harmoniser d'une part le développement de l'exploitation du territoire et de l'habitat et d'autre part l'infrastructure des transports.



Fig. 20

Danube) doit répondre aux exigences requises de l'intégration interne et externe de l'Autriche : les agglomérations importantes doivent être reliées entre elles selon les potentiels et les qualités nécessaires de même qu'avec les centres correspondants des pays voisins, conformément aux critères de haute capacité. Suivant les possibilités financières, les communications manquantes devront être établies et les communications insuffisantes devront être créées. Pour ce faire, il s'agira de créer les conditions préalables en matière d'équipements et d'entreprises afin que le transport de voyageurs et de marchandises soit effectué dans la plus

Des taxes peuvent être utilisées en tant qu'instruments directeurs des transports en vue de la promotion de la durabilité. En ce qui concerne les poids-lourds, il s'agira d'introduire un



Fig. 21

système de péage (« road pricing ») au sein du réseau routier de haute capacité, celui-ci calculé selon les distances parcourues. Conformément à la législation européenne, ce péage devrait, dans la mesure du possible, inclure également les coûts externes.

Régions urbaines – développement dynamique et réglementation nécessaire



Fig. 23



Fig. 22

point de vue de la desserte internationale - jouent un rôle primordial. Cependant, des facteurs « souples » tels que la qualification de la main d'œuvre et la qualité de vie au niveau régional acquièrent de plus en plus d'importance lors du choix des lieux d'implantation. La migration continue de la population vers les périphéries urbaines ainsi que les besoins crois-



Fig. 24

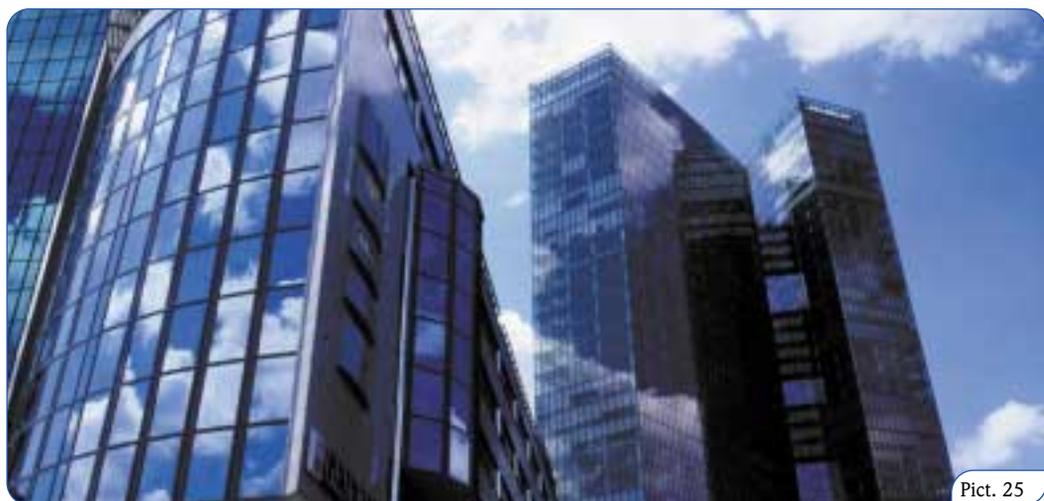
Nouveaux défis

Les régions urbaines constituent les moteurs de croissance de l'économie autrichienne. Toujours est-il que les facteurs d'implantation « rigides » – en particulier l'accessibilité du

sants en surfaces de la part de l'économie exercent une pression accrue sur les zones de colonisation. Il s'ensuit une diminution constante des surfaces libres. La conversion de zones à bâtir en zones d'occupation s'effectue dans une large mesure au « hasard » selon l'offre en sur-

faces et les prix des sols. Cela entraîne une augmentation des problèmes dus à l'aménagement du territoire dans les régions urbaines. Les mouvements migratoires de différentes couches sociales ainsi que le changement de localisation des implantations de différentes branches économiques ont transformé les fonctions dans des secteurs particuliers des « centres urbains » .
L'élargissement des régions urbaines ainsi que

la séparation croissante des différentes fonctions au niveau territorial, allant de pair avec une augmentation des exigences relatives à la qualité de la part de la société, entraînent une augmentation des transports. C'est principalement l'accroissement des transports individuels avec des véhicules à moteur qui accroît la demande en mobilité. Cela entraîne une dégradation des conditions environnementales.



Orientations stratégiques

L'objectif du développement polycentrique – défini dans le cadre du schéma d'aménagement du territoire en tant qu'option envisageable pour l'Europe – est également valable pour l'Autriche. Si l'on tient compte du contexte spécifique autrichien, cela signifie que la promotion du développement de toutes les régions urbaines importantes doit être poursuivie sans que la métropole de Vienne doive pour cela renoncer à son positionnement quant à sa réputation internationale.

La vision relative au développement territorial au sein des régions urbaines devra se dégager du modèle de la concentration décentralisée, ceci à la fois pour les centres-urbains et pour la ceinture suburbaine. Cela implique une densification et un enrichissement fonctionnel sur des lieux d'implantations spécifiques.

L'un des objectifs principaux des régions urbai-

nes est de préserver ou d'acquérir des directions d'entreprises et des unités de contrôle. Dans ce contexte, les pouvoirs publics devraient apporter leur soutien actif quant à l'approvisionnement en surfaces. La mise à disposition de biens immobiliers pour l'économie ne doit toutefois s'effectuer qu'en accord avec les transports publics et parallèlement au développement des facteurs qualitatifs d'implantation. Les régions urbaines devraient être des zones prioritaires pour les transports publics. La planification en matière d'urbanisation doit être en accord avec l'infrastructure déjà existante et l'infrastructure prévue, et vice versa. Pour sauvegarder la qualité de vie dans les régions urbaines, et cela notamment dans les centres urbains, les espaces verts et les espaces de loisirs doivent être assurés et valorisés.

Application dans les domaines politiques destinés à orienter l'aménagement du territoire

Afin que les centres urbains conservent leur attrait, l'interaction des instruments en vue

d'un rénovation urbaine (tels que l'amélioration des logements, des bâtiments, de l'habitat, de l'infrastructure et des conditions-cadres pour l'économie) devra être assurée et améliorée. Pour promouvoir la coordination du développement de la colonisation dans les périphéries urbaines, une politique de planification du territoire active, prospective et coordonnée est indispensable.

Afin de délimiter, au niveau supralocal, la colonisation ou bien encore les espaces verts et les espaces de loisirs importants à l'échelle régionale, de larges espaces libres cohérents peuvent rester dans une large mesure en dehors du processus de colonisation.

Afin que les régions urbaines puissent garder leur attrait, un grand nombre de mesures doivent être élaborées : gestion territoriale efficace, exploitation performante des transports sur le plan intérieur et extérieur, mais aussi procédés de gestion non-bureaucratiques et investissements publics en vue d'assurer les qualités économiques ainsi que le degré de qualité élevé dans le domaine des logements



Fig. 27

et des loisirs dans l'ensemble de la région urbaine. Pour garantir la pleine efficacité de ces mesures entamées par de multiples autorités publiques, une collaboration entre les communes appartenant à la région urbaine ainsi qu'une coopération sur le plan communal, régional et fédéral sont indispensables.

Régions rurales – diversité des défis et des possibilités de développement

Nouveaux défis

Les régions rurales se caractérisent par une structure diversifiée et ne constituent plus un espace rural destiné à l'exploitation agricole. Les régions rurales situées à la périphérie de grandes agglomérations se distinguent fortement des régions rurales éloignées ou bien de celles faisant l'objet d'une exploitation touristique. Vu qu'en Autriche une grande partie de la superficie nationale est consacrée à l'agriculture et à la sylviculture, les régions rurales sont responsables du paysage culturel du point de vue territorial.

Certaines de ces régions sont toujours caracté-



Fig. 28

risées par l'exode rural de la population jeune et apte au travail. Des régions rurales situées à la périphérie d'agglomérations ou autour de nœuds de communication de moyens de transports performants sont, en revanche, marquées par une immigration de la population résidentielle ainsi que par des implantations d'entreprises et d'exploitations. Il en résulte des changements importants de la structure économique et sociale. Dans bon nombre de cas, des conflits d'intérêt et d'exploitation surgissent entre la population déjà implantée et les nouveaux arrivés.



Fig. 29

Même si l'agriculture et la sylviculture ne font plus partie depuis longtemps des activités professionnelles les plus importantes de la population rurale, celles-ci continuent cependant à dominer les formes d'exploitation territoriale dans la plupart des régions rurales. La concentration croissante et l'intensification de l'agriculture sont à la base d'une transformation essentielle du système agricole – une transformation rendue possible grâce aux progrès technologiques et devenue indispensable en raison de l'évolution structurelle sur le marché agricole. L'adhésion à l'Union européenne et l'adoption du système agricole commun, par là-même de la politique de l'Union destinée à orienter la



Fig. 30

promotion des surfaces et de l'exploitation (en particulier dans le cadre des programmes agro-environnementaux) ne restent pas pour autant pas sans répercussions considérables sur le développement du territoire.

Les possibilités professionnelles en dehors de l'agriculture se limitent cependant dans de nombreuses régions rurales à un nombre réduit de secteurs économiques. De telles interdépendances unilatérales risquent de provoquer des changements externes susceptibles de détériorer considérablement les bases économiques de quelques régions rurales. Citons en guise d'exemple des préférences globales en matière d'implantation dans l'industrie ou bien des changements dans les demandes touristiques ainsi que des tentatives de réorganisation dans le domaine des services publics.

Dans les régions rurales également, le dévelop-

pement territorial se caractérise de plus en plus par la séparation fonctionnelle entre les communes d'une part, et de fortes interpénétrations entre les communes de résidence et les communes de travail d'autre part. Les conséquences en sont une forte augmentation de la circulation motorisée individuelle, une dégradation de la rentabilité du transport public de passagers à petite distance (ÖPNV), une exploitation onéreuse de l'infrastructure ainsi qu'une mise en péril de l'approvisionnement à petite distance.

Orientations stratégiques

Le développement des régions rurales devrait, pour des raisons de durabilité ainsi que sur la base de réflexions sur les aspects sociaux et le marché du travail viser à renforcer des structures mixtes de colonisation et d'économie et à éviter une dépendance par rapport aux mono-structures.

Afin que les régions rurales puissent s'imposer face à une intensification continue de la concurrence mondiale, il se révèle indispensable de promouvoir de façon efficace et durable,



Fig. 31

à l'aide d'éventuelles synergies, leurs propres potentiels respectifs (paysage attrayant, disponibilité des surfaces, ressources naturelles, traditions culturelles, mais avant tout potentiel de main d'œuvre et entreprises locales disposant d'un know-how spécifique).

La protection des ressources naturelles est

dotée principalement d'un caractère régional. La préservation de l'eau en tant qu'élément de première nécessité doit surtout comporter la protection de la nappe phréatique ainsi que la protection des eaux de surface. Des facteurs tels que le rendement de la forêt et les bénéfices pouvant en être dégagés – tout en tenant compte de leur durabilité – sont souvent sous-estimés par les propriétaires forestiers qui ne



savent pas toujours en tirer profit. Pour l'avenir, il est aussi décisif de préserver et de protéger les paysages culturels et de sauvegarder leurs valeurs sans pour cela entraver la croissance dynamique nécessaire dans les espaces ruraux. Les limites de la compatibilité dans l'exploitation du paysage en tant que prestataire de repos et de tourisme doivent être reconnues et garanties de par une utilisation prudente. Les centres formés par de petites et moyennes villes dans les régions rurales constituent des moteurs et des noyaux de cristallisation dans la promotion de leur développement. C'est là où se focalisent les potentiels en matière de perspectives d'emploi en dehors de l'agriculture. Afin de préserver ces potentiels, une exploitation infrastructurelle suffisante de ces centres devra être garantie. Afin que les équipements infrastructurels puissent être mis en place sous des conditions économiques acceptables, une concentration suffisante d'usagers devra être garantie dans la zone de rayonnement.

Application dans les domaines politiques destinés à orienter l'aménagement du territoire

Le développement rural doit être encouragé par un nombre important de mesures prises par



les différents services publics :

- par des mesures relatives à l'aménagement local du territoire afin de minimiser la consommation en surfaces, priorité donnée à la densification de la colonisation et non pas à l'élargissement et à la concentration de la colonisation,
- par l'établissement de limites et de directives quant au développement de l'aménagement du territoire à caractère supralocal,
- par des mesures juridiquement valables garantissant les ressources et la protection contre les dangers naturels,
- par la desserte organisée en concordance étroite avec l'aménagement du territoire,
- par des mesures appropriées permettant d'encourager la promotion de l'économie commerciale et agricole, non seulement sous forme de subventions financières, mais surtout par un transfert d'informations et de prestations de soutien ne se limitant pas aux entreprises elles-mêmes (comme, par exemple, dans le marketing ou dans le domaine de l'organisation touristique).

Il s'agit là avant tout de renforcer les niveaux de développement régionaux, d'assumer une gestion autonome et professionnelle des ressources, d'encourager une gestion favorisant le paysage culturel, d'utiliser et d'améliorer les instruments appropriés à la politique agricole ainsi que d'harmoniser les mesures dans les domaines de l'aménagement, du développement et de la compensation.

Compte tenu de l'interdépendance croissante au niveau régional, la coopération régionale des communes ainsi que la sauvegarde et la promotion des équipements régionaux de coordination et de consultation mis en place au cours

des dernières années (gestions régionales, agences régionales de développement) sont dotés d'une importance primordiale.

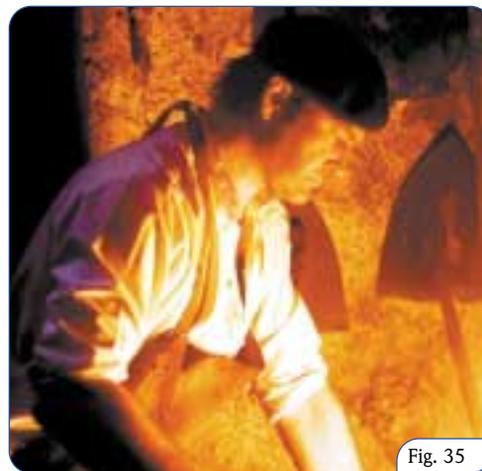
EXIGENCES ACTUELLES – UNE NOUVELLE FAÇON DE VOIR LA PLANIFICATION

La planification nous concerne tous : sensibilisation et stimulation de la population en matière de planification

Les sujets et les problèmes relatifs à l'aménagement du territoire doivent faire l'objet d'une présentation publique et d'un remaniement toujours plus important afin que les citoyens et les responsables en prennent conscience. Dans de multiples cas, il s'agira de lancer un processus stimulant l'opinion publique et constituant la base des décisions à prendre en matière de planification, au cours duquel les intérêts devront être coordonnés dans le cadre d'une ample discussion et sur la base duquel des mesures relatives à l'aménagement et au développement du territoire pourront être prises. En l'absence d'un tel remaniement, l'acceptation politique n'est souvent pas donnée, et par conséquent, des schémas nécessaires du point de vue technique ne peuvent pas prendre effet. Les activités d'information et l'ouverture de débats en matière de politique sociale quant aux sujets relatifs à l'aménagement du territoire constitueront de plus en plus une priorité dans le domaine de la planification.



Des lignes de communication déjà existantes peuvent être utilisées de manière accrue et consolidées du point de vue de l'aménagement du territoire (ainsi, par exemple, des publications personnelles, une coopération avec les médias, l'établissement et le renforcement de services de consultation, le développement de services responsables des affaires régionales etc.). L'utilisation de l'internet et du world wide web fera partie de l'équipement standard dans la transmission des informations. Parmi les priorités de telles activités en matière d'information, il faut citer entre autres le transfert des rapports entre les systèmes d'aménagement du territoire, la définition des inconvénients qu'entraînent des développements indésirables et la présentation de solutions réussies et de



procédés de planification (« best practice »). En outre, des institutions étant en mesure de déclencher les processus de formation de l'opinion publique sont nécessaires.

Planification : du produit au processus

Compte tenu des groupes de population et des groupes d'intérêt jouant un rôle décisif, le processus de planification continue à gagner en importance. L'orientation sur le processus peut engendrer voire renforcer la prise de conscience du problème dès l'établissement du plan et créer ainsi une base permettant la mise en

œuvre de la planification. Plus un individu sera étroitement intégré dans le processus de création d'une planification, plus il s'identifiera avec ses résultats, et plus il sera prêt à en assumer la responsabilité. En même temps, une participation donnera la possibilité d'obtenir des informations supplémentaires de grande valeur susceptibles de jouer un rôle déterminant lors de la prise de décision.

Parmi les caractéristiques essentielles d'une planification s'orientant sur les processus, figurent entre autres l'accès libre à l'information et à la communication, la transparence dans le déroulement des décisions, des procédés modérés ainsi qu'une répartition nette des tâches et des compétences.

La coopération en tant que facteur stimulant les effets synergiques

La multiplicité des acteurs et la croissante complexité relative à l'aménagement du territoire font que coopération et collaboration à tous les niveaux de l'espace acquièrent

une importance accrue. En matière d'aménagement et de développement du territoire, l'utilisation extensive et le développement de formes d'organisation et de techniques des procédés existantes sont d'une importance essentielle. Des coopérations entre les collectivités territoriales sur le même échelon (coopération entre les communes d'une région afin d'élaborer une politique régionale de développement autonome, coopération transfrontalière entre les régions par exemple), entre les collectivités territoriales sur des échelons différents (coordination entre l'Etat et les provinces fédérales dans le domaine du développement régional ou de la promotion agricole en général) ainsi qu'une coopération transsectorielle seront d'une importance encore plus grande dans l'avenir. Dans le futur, le partenariat relatif à la planification devra être développé et renforcé à l'aide de nouvelles formes de communication et grâce à la participation d'établissements de consultation et de développement au niveau régional, ainsi par exemple



Fig. 36

des organismes régionaux de gestion ou des sociétés de promotion. En outre, dans un proche avenir, on peut s'attendre à l'établissement de partenariats privés et publics (« public-private-partnerships »). Il s'agira d'une part et dans une plus large mesure, en raison des mesures d'économie de la part des pouvoirs publics, du financement de l'infrastructure et des organismes de gestion à l'aide du secteur privé et du sponsoring. D'autre part, les formes de coopération profitant des effets synergiques existant entre le know-how des institutions du secteur privé et celui des pouvoirs publics lors de la prise en charge des tâches publiques seront davantage utilisées.

autorités dans l'exécution du droit public. Parmi elles figurent avant tout les instruments relatifs à la planification. L'application de ces instruments est assurée sur tous les échelons et c'est avant tout au niveau local que l'on recourt de manière conséquente à ces instruments.

Parmi les mesures souveraines, citons également les planifications de l'Etat et des provinces fédérales visant des planifications sectorielles isolées, destinées à orienter l'aménagement du territoire (planification des transports, de la protection de la nature etc.). Seule la coordination entre les différents secteurs peut être le garant d'un développement optimal. Cela est

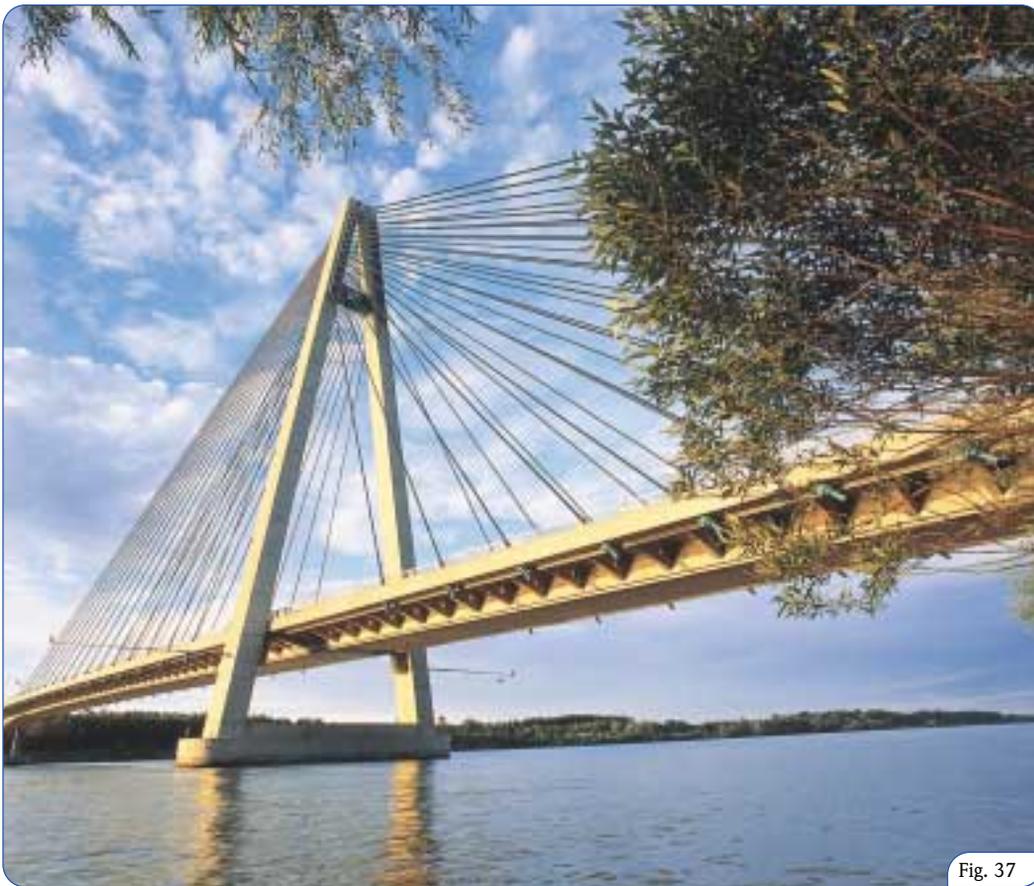


Fig. 37

Réorientation de la relation entre la politique d'aménagement et celle du développement

Les mesures souveraines comprennent un ensemble de dispositions contractuelles des

valable surtout dans le cadre d'une harmonisation entre la planification des transports et la progression de l'urbanisation.

En outre, les collectivités territoriales peuvent prendre des mesures relatives à l'éco-

nomie privée, comme c'est le cas pour l'achat de terrains, la répartition de subventions et l'établissement d'une infrastructure. Actuellement, l'Etat, les provinces fédérales et les communes agissent de façon autonome dans ce domaine. Une harmonisation et une coordination, en conséquence, avec les institutions disposant théoriquement de droits égaux dans ce secteur devraient concourir à éviter l'établissement de structures parallèles, voire en partie concurrentielles. La coopération est ici entre autres étroitement liée à l'objectif efficace et efficient de mise à disposition des fonds publics. Des coopérations intensives sont nécessaires avant tout dans le domaine de la répartition des subventions, conformément aux conditions-cadres de l'Union européenne. L'un des défis futurs consiste à harmoniser les mesures de politique de développement et d'aménagement de telle sorte que celles-ci n'induisent aucun développement contraire. Les investissements dans l'infrastructure

des transports, les directives en matière d'octroi d'aide pour la construction de logements ou bien la répartition régionale des institutions publiques constituent des exemples appropriés.

Focalisation accrue sur l'efficacité spatiale des politiques sectorielles grâce à des normes juridiques, des planifications et des subventions

La mise en pratique des concepts de développement et d'aménagement est effectuée principalement moyennant des instruments auxquels les services compétents en matière d'aménagement du territoire n'ont pas accès. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire, grâce à l'élargissement des mécanismes d'harmonisation et des formes de coopération, que les répercussions au niveau territorial soient prises en considération dans une plus large mesure dans le cadre des politiques sectorielles.



Fig. 38

TABLE DES ILLUSTRATION

Covercollage : Masterfile, Land Tirol/Elmar Berktold, Pinkhouse

Figure 1 : ÖROK

Figure 2 : "Zillertal-Arena"

Figure 3 : Land Tyrol/Elmar Berktold

Figure 4 : MA 18/R. Christanell

Figure 5 : MA 18/R. Christanell

Figure 6 : Gouvernement du Land Basse-Autriche (RU7)

Figure 7 : Gouvernement du Land Styrie

Figure 8 : MA 18/R. Christanell

Figure 9 : MA 18/R. Christanell

Figure 10 : Fachreferent 7/02, Gouvernement du Land Salzbourg, figure 9/1997

Figure 11 : MA 48

Figure 12 : Gouvernement du Land Basse-Autriche L 11.415/00, 21.5.00

Figure 13 : Gouvernement du Land Basse-Autriche/Isensee 2002

Figure 14 : Gouvernement du Land Basse-Autriche L8992/98 (21.1.98)

Figure 15 : MA 18/R. Christanell

Figure 17 : MA 18/R. Christanell

Figure 16 : Gouvernement du Land Basse-Autriche (RU7)

Figure 18 : Gouvernement du Land Basse-Autriche (RU7)

Figure 19 : MA 18/R. Christanell

Figure 20 : MA 18/R. Christanell

Figure 21 : Gouvernement du Land Basse-Autriche (RU7)

Figure 22 : Illuscope

Figure 23 : Gouvernement du Land Basse-Autriche (RU7)

Figure 24 : Illuscope

Figure 25 : MA 18/R. Christanell

Figure 26 : MA 18/R. Christanell

Figure 27 : Gerhard Aigner, Linz,

autorisation Ministère fédéral de la Défense No 13088/2-1.6./94

Figure 28 : Franz Artner

Figure 29 : "Tirol Werbung"/Gerhard Eisenschink

Figure 30 : MA 18/R. Christanell

Figure 31 : Franz Artner

