

La ville se transforme

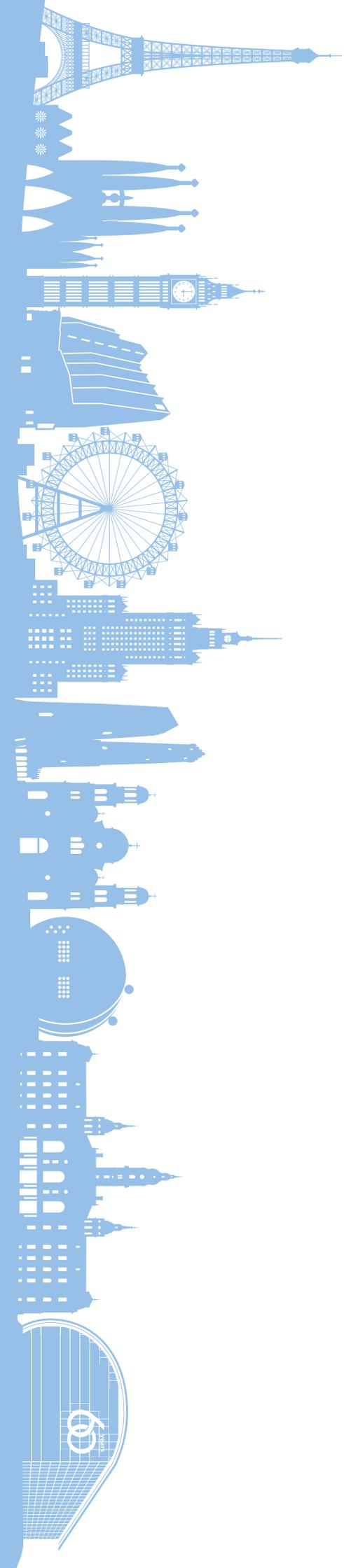
VIENNE

Les clés d'un succès

Eugen Antalovsky
Jana Löw

 Banque
européenne
d'investissement

La banque de l'UE 



2023

VIENNE

Les clés d'un succès

Eugen Antalovsky
Jana Löw

Vienne : Les clés d'un succès

© Banque européenne d'investissement, 2019

Tous droits réservés.

Toutes les questions relatives aux droits et aux autorisations doivent être transmises à l'adresse suivante :

publications@eib.org.

Les observations, interprétations et conclusions sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues de la Banque européenne d'investissement.

Abonnez-vous à notre bulletin électronique à l'adresse www.bei.org/sign-up.

pdf: QH-06-18-217-FR-N ISBN 978-92-861-3873-7 doi:10.2867/900584
eBook: QH-06-18-217-FR-E ISBN 978-92-861-3875-1 doi:10.2867/92067

Naguère capitale périphérique déclinante, ancien avant-poste de la guerre froide, **Vienne** est désormais régulièrement plébiscitée dans les enquêtes mondiales sur la qualité de vie. Voici comment la capitale autrichienne a retourné à son avantage une série de handicaps économiques et géopolitiques.

Introduction

Au milieu des années 80, lorsque Vienne présenta son premier plan d'aménagement, la municipalité pensait que sa démographie était sur le déclin et entrevoyait de graves difficultés pour son économie. Mais les transformations géopolitiques amenèrent une nouvelle vague d'immigration vers la ville, qui dut s'adapter rapidement et concevoir de nouvelles initiatives. Un vent nouveau souffla sur l'aménagement urbain.

La remarquable croissance démographique de Vienne sous l'effet des migrations se déroula en trois phases :

- de 1989 à 1993, un rapide accroissement ;
- de 2000 à 2006, une nouvelle augmentation ;
- depuis 2010, un accroissement vif et régulier d'environ 22 000 personnes par an, en moyenne.
- Au total, la ville a accueilli près de 350 000 nouveaux habitants depuis 1989.

Après ces trente ans de croissance démographique, Vienne est une ville-monde en expansion, dynamique et épanouie dans le paysage de l'Europe centrale et sud-orientale. Grâce à des améliorations cohérentes, orientées vers le long terme, Vienne est bien placée pour continuer sur la voie du succès en tant que métropole attrayante, prospère et inclusive. L'enquête internationale Mercer 2018 place Vienne au premier rang mondial pour la qualité de vie, pour la neuvième année consécutive. Cette distinction salue la gestion professionnelle et intégrée de la ville. Elle prend aussi acte de



la mise en œuvre de politiques et d'initiatives municipales créatives, innovantes et durables. Nombre des impulsions derrière le redressement réussi de Vienne ont été le fait de projets et de programmes urbains auxquels ont contribué des investissements cruciaux de la Banque européenne d'investissement (BEI).

Cet article passe en revue les circonstances politiques et les orientations stratégiques de la politique globale d'aménagement urbain de Vienne et comment les investissements de la BEI ont facilité des projets majeurs et soutenu le processus de modernisation urbaine de la ville. L'aménagement urbain à Vienne s'est déroulé en quatre cycles, caractérisés chacun par des possibilités et des conditions internes et externes. Chacun a suscité un niveau particulier d'engagement de la BEI.

Le **premier cycle** est puissamment modelé par l'effondrement du système communiste et le bouleversement des conditions géopolitiques qui ont influencé le développement de Vienne. Vienne a évolué, d'une ville déclinante à la périphérie de l'Europe de l'Ouest en une cité en plein essor au cœur d'une Europe renouvelée, qui est face à des enjeux majeurs de croissance économique et urbaine.

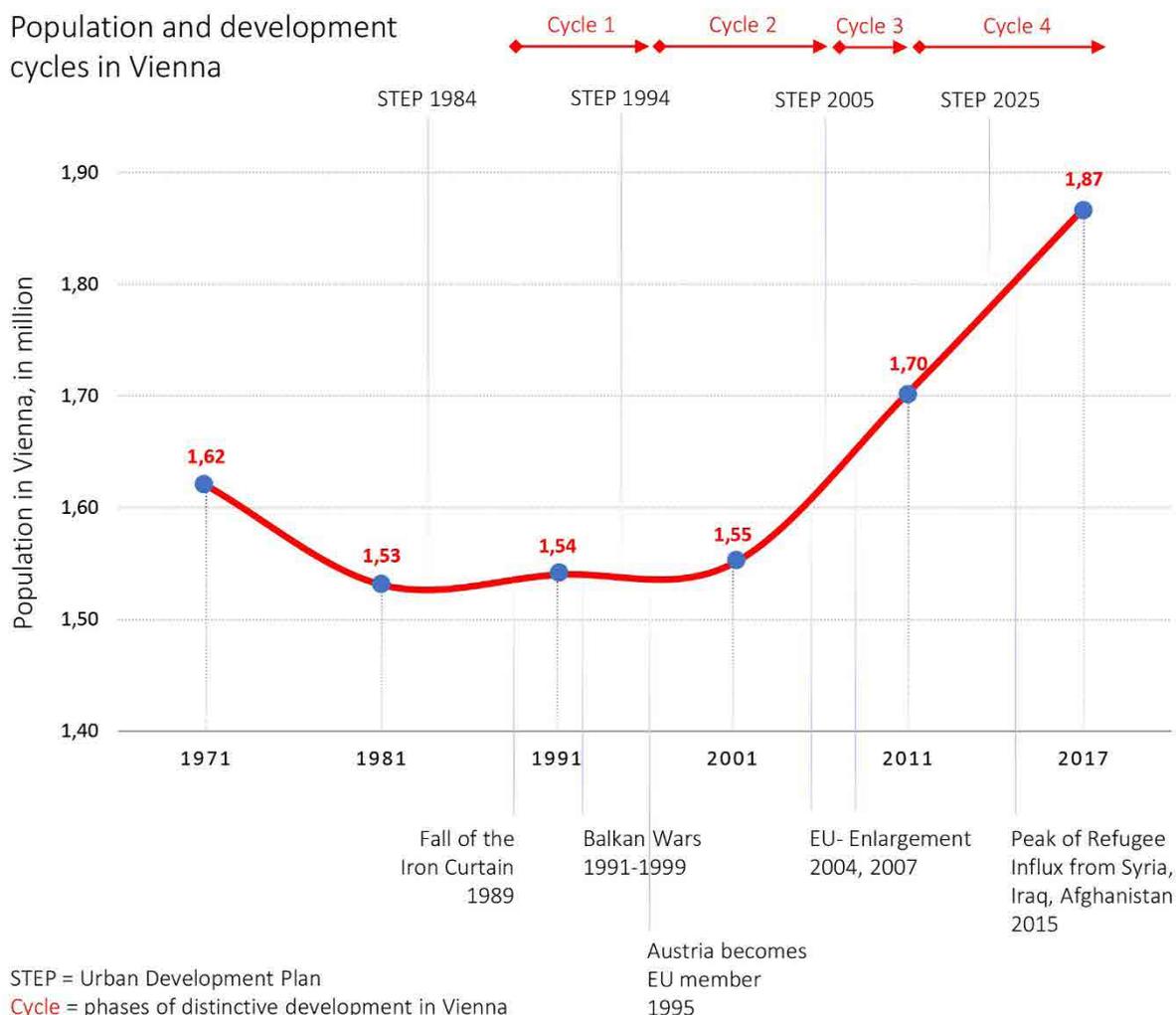
Dans le **deuxième cycle**, Vienne était une ville en transition ; elle cherchait à définir, d'une part, sa nouvelle position dans l'Union européenne et, d'autre part, son rôle en tant que ville jouxtant les voisins de cette dernière en Europe centrale et orientale. Durant cette période, la municipalité prit des décisions stratégiques pour l'aménagement à longue échéance de la ville dans ce nouvel environnement ; la question de la « durabilité » gagna en importance et la ville engagea des programmes exhaustifs de logement abordable et de rénovation urbaine.

Dans le **troisième cycle**, Vienne fit face aux défis d'une cité en rapide expansion et à la mise en œuvre de projets de grande envergure pour se promouvoir au niveau international et accroître son attractivité en tant que pôle de savoir et ville inclusive intégrée. Ce cycle correspond à la période où la BEI a fourni la majorité de ses investissements ciblés.

Le **quatrième cycle** recouvre, d'une part, l'amplification de la compétitivité internationale et économique de la ville et, d'autre part, la mise en œuvre d'une stratégie intégrale de « ville intelligente », transversale à tous les domaines de la politique urbaine. La municipalité et ses administrés sont confrontés aux défis d'un afflux de réfugiés et de l'évolution du débat politique à l'encontre de la « ville ouverte ».

Chronologie des évolutions (population, jalons politiques, urbanisme, cycles de performances)

Population and development cycles in Vienna



Chronologie des investissements de la BEI à Vienne et dans son aire métropolitaine (les années sont celles de la date de signature)

Environment, Energy	Housing, Urban Development	Year	Transport, Mobility	Education, Science, Research
Effluent discharge reduction, EBS sewage plant, 1995		1995		
Hydroelectric power station Freudenu, 1996/97/98/99		1996		
Extension district heating network, 1997/99		1997		
		1998		
		1999		
	Gasometer urban renewal, 2000	2000		
Extension EBS sewage plant 2001/02/03/04		2001		Refurbishment of universities, Austria/Vienna, 2001/02/09
	Upgrading & urban renewal social housing, 2002/03	2002		
	Upgrading & urban renewal social housing, 2003/04	2003		
		2004		
		2005	PPP east region highway-package, 2006	
	Thermal insulation of social housing, 2006	2006	Extension of Vienna Airport VIE, 2006	
	Social housing quarter development, 2007/08/09	2007	Priority TEN-T project ÖBB western railway, 2007/08	
		2008	Construction Vienna main railway-station, 2008/09	University of applied sciences campus Vienna, 2009
		2009		ISTA Institute of science and technology, 2009/13
		2010		University of economics and business, 2010
	Social housing energy efficiency program, 2011/13/17	2011		
		2012		
Waste to energy, incineration plant Spittelau, 2013		2013		
		2014		
Energy optimisation sludge treatment EBS, 2015		2015		
		2016		
		2017		Vienna school PPP campus Berresgasse, 2017/18
		2018		

Premier cycle : 1989-1995

Vienne à la croisée des chemins

L'année de la disparition du rideau de fer n'a pas seulement été d'une importance fondamentale et historique pour l'Europe et pour le contexte géopolitique, elle a aussi marqué le début d'une toute nouvelle ère de possibilités de développement pour Vienne. En 1989, Vienne était une métropole déclinante. Elle avait conservé un patrimoine culturel et architectural exceptionnel, mais elle devait aussi faire face à un vieillissement rapide de sa population, à la stagnation économique et à un certain degré d'« aversion pour le progrès ». Vienne avait tendance à se voir surtout comme un avant-poste vulnérable de l'Ouest, si proche de la menace du « bloc de l'Est ». Après 1989, la ville se retrouva tout à coup dans une situation complètement différente. La capitale autrichienne devint une « porte vers l'Est » évidente pour de nombreuses entreprises internationales et le premier point de contact pour les citoyens des pays en transition d'Europe de l'Est et du Sud-Est.

Quoique le rideau de fer fût solidement ancré dans les esprits (et nous savons aujourd'hui que ces barrières mentales ont parfois mis beaucoup de temps à tomber), son effondrement a libéré un pouvoir et des idées inattendus. Dès l'été 1989, la Ville de Vienne commandait une étude sur les effets et les conséquences de l'ouverture des frontières pour le développement de la ville. Au-delà de cela, l'étude évoquait, pour la première fois, une « ville en croissance ». Dans un changement de paradigme fondamental, « croissance » devint un des maîtres mots des débats de politique et d'urbanisme des décennies suivantes.

Le plan d'aménagement de Vienne pour l'année 1984 (« STEP 1984 » pour *Stadtentwicklungsplan Wien*) prédisait une baisse constante de la population, de mauvais résultats économiques et une réduction des finances publiques disponibles, coïncidant avec une augmentation des ponctions sur ces mêmes finances publiques. Les thèmes conducteurs du plan étaient : une ville en rétrécissement, l'amélioration de l'infrastructure et de l'environnement et une « rénovation urbaine douce » pour une meilleure qualité de vie. Y était inclus un programme de rénovation, financé sur fonds publics, pour préserver le parc historique de logements de Vienne.

Le plan d'aménagement urbain de 1994 : la réponse à un changement fondamental

Tous les documents de stratégie ultérieurs, en particulier les directives d'aménagement urbain de 1991 et le plan d'aménagement urbain de 1994 (« STEP 1994 »), étaient dominés par quelques questions centrales :

- Comment faire face à la croissance démographique ?
- Comment s'en servir pour faire de Vienne une métropole ouverte d'esprit et économiquement concurrentielle au cœur de l'Europe ?
- Comment préparer la ville pour le XXI^e siècle de façon durable et respectueuse de l'environnement ?

Le STEP 1994 intégrait notamment, pour la première fois, plusieurs concepts et idées importants dans les plans d'aménagement de Vienne. Le concept de concurrence internationale des villes, l'importance de l'économie dans le contexte de l'aménagement urbain, la vision d'un « deuxième centre-ville » pour Vienne, la coopération dans l'aire métropolitaine et l'espace transfrontalier. Le STEP 1994 demandait aussi de nouveaux instruments d'urbanisme participatif, introduisait le principe de gestion de la mobilité et du stationnement respectueux de l'environnement, maintenait l'accent mis par la municipalité sur le logement social et l'intégration et abordait l'avantage fonctionnel des immeubles de grande hauteur pour Vienne. Ce document stratégique et contraignant ouvrit une nouvelle dimension de l'urbanisme à Vienne et mit en évidence des points focaux et des principes spatiaux et opérationnels pour l'aménagement de la ville durant les décennies à venir.

La stratégie était accompagnée de deux décisions opérationnelles, qui revêtaient une grande importance pour le développement futur du logement abordable. En 1995, la ville mit sur pied une procédure d'appels à concurrence ouverts aux promoteurs ainsi qu'un conseil consultatif foncier (*Grundstücksbeirat*), fixant ainsi des règles pour l'évaluation de tous les projets subventionnés en fonction des critères écologique, qualitatif et économique.

Le fonctionnement des deux est assuré par Wohnfonds Wien, un organisme d'utilité publique appartenant à la Ville. Représenté par le conseiller municipal chargé de la qualité de vie, du logement et de la rénovation urbaine, Wohnfonds Wien est un acteur majeur de la mise en œuvre de la politique de logement social à Vienne.

Les principaux acteurs de la mise en œuvre de la politique du logement social à Vienne



Outre les principes d'aménagement urbain de 1994, Vienne adopta en 1995 une « déclaration sur la ceinture verte » concernant la préservation et l'extension des espaces verts de la ville (« programme 1 000 hectares »). Cette règle garantit le haut niveau de qualité de vie à Vienne, mais elle entrave aussi l'action de la ville en période d'expansion.

Les transformations vécues par la capitale autrichienne à la suite de la chute du rideau de fer ont été multiples et ont ouvert des possibilités pour quelques années (1990-1995). La ville s'attela à relever les différents défis et, durant cette période, établit le cadre central et les décisions définitives qui ont été au cœur de l'aménagement de la capitale jusqu'à ce jour. Trois facteurs cruciaux ont sensiblement modelé Vienne et son aménagement urbain (et continuent de le faire).

- L'immigration en Autriche et à Vienne

L'effondrement du bloc de l'Est et l'éclatement de la Yougoslavie, ainsi que les crises qui les avaient précédés, furent les raisons principales de l'intensification de l'immigration à Vienne à partir de 1989. Si l'immigration en provenance de Hongrie, de Slovaquie et de République tchèque ne fut pas aussi élevée qu'attendu à l'époque, le flux de réfugiés consécutif à l'éclatement de la Yougoslavie – conflits armés de Slovénie en 1991 et de Croatie et de Bosnie en 1992 – se révéla important. Le solde migratoire net de Vienne était d'environ 19 000 personnes en 1989. Il passa à 31 000 en 1991 et resta élevé durant les années suivantes¹. La part des étrangers dans la population viennoise se hissa rapidement de 12 % à 18 %². Dans ce contexte, le parti politique de droite FPÖ (*Freiheitliche Partei Österreichs*) prit une importance croissante et fut à l'origine d'une pétition pour un référendum intitulée « L'Autriche d'abord » en 1993, manipulant l'ambivalence croissante de la population face aux migrants.

- L'adhésion de l'Autriche à l'UE

À partir des années 80, un débat sérieux s'engagea en Autriche concernant l'adhésion à l'Union européenne. Le débat fut lourdement influencé par la transition géopolitique, par la crise dans l'ancienne Yougoslavie et par l'aspiration de la population à un havre de paix. Le référendum de 1994 fut un vote clair en faveur de l'adhésion et procura aux hommes politiques et aux citoyens un nouveau projet politique, élargissant le champ des possibles dans les domaines des affaires, de l'éducation, des voyages, etc. Le 1^{er} janvier 1995, l'Autriche devint membre de l'Union européenne. L'adhésion à l'UE aida à alléger l'atmosphère de difficultés de cette époque riche en changements que fut le début des années 90.

- L'échec du projet d'exposition universelle de 1995

Durant la guerre froide, l'Autriche et sa capitale s'étaient toujours efforcées d'entretenir de bonnes relations avec les voisins de l'Est ; c'est ainsi qu'en 1987, l'Autriche et la Hongrie décidèrent de soumettre leur candidature commune pour accueillir une exposition en 1995 (projet d'exposition universelle Vienne-Budapest). L'idée était de montrer l'impact que pouvait avoir sur la libéralisation, la démocratisation et le « grandir ensemble » la coopération entre deux États dans un projet international de grande envergure. Le thème directeur de l'événement serait, par conséquent, « des ponts pour l'avenir ». Du point de vue des urbanistes, un tel projet, par son ampleur et son effet de catalyseur, offrait une occasion de moderniser et d'améliorer l'aménagement urbain de Vienne.

Ces facteurs suscitérent un vent d'optimisme et une ouverture d'esprit d'une part, mais aussi de l'incertitude quant à l'avenir et la crainte de demandes excessives. Dans cette atmosphère d'ambivalence, la municipalité décida d'organiser un sondage public sur la réalisation de l'exposition, elle-même ayant désormais des doutes quant à la finalité de ce mégaprojet. Elle y inclut un autre projet en guise d'alternative, la construction d'une centrale électrique sur le Danube dans la ville. En offrant cette alternative entre deux projets concurrents et en renforçant le statut du sondage, devenu référendum contraignant pour la municipalité, les élus inséraient adroitement l'intérêt naissant de la population pour l'écologie et le développement durable, et donnaient une voix officielle au scepticisme à l'égard des projets de grande ampleur. Les Viennois votèrent pour la centrale électrique locale et rejetèrent l'exposition universelle.

Par ce scrutin de 1991, Vienne posait des jalons pour deux évolutions stratégiques.

Créer un deuxième centre pour Vienne, afin de lancer la ville en tant que centre d'affaires moderne

La réutilisation et l'aménagement urbain durable du terrain destiné à l'exposition étaient normalement prévus après 1996, mais leur planification débuta immédiatement. Un concours international aboutit à « Donau City »³, un schéma directeur architectural pour plusieurs projets de tours sur le site de l'exposition avortée. Le projet global comprenait aussi la réalisation d'infrastructures de transport pour le futur nouveau quartier. Le résultat fut le premier jalon de la naissance d'un « deuxième centre-ville » à Vienne incarné dans un nouveau quartier de bureaux et de logements. L'ensemble de l'aménagement fut placé sous la responsabilité de la société d'aménagement de l'espace du Danube (*Wiener Entwicklungsgesellschaft für den Donauraum*, WED), elle-même détenue par UniCredit Bank Austria AG. Cette première phase d'aménagement accentua la visibilité internationale de Vienne comme centre d'affaires moderne et attrayant, et de nombreux investissements nationaux et étrangers suivirent. Surtout, le projet fut un catalyseur qui amena les urbanistes à repenser la structure et l'avenir de la ville et à examiner la question de la redéfinition du partage de responsabilité public-privé afin d'assurer le progrès de la ville.

Avec ses voisins le Vienna International Centre (« UNO-City », construit dans les années 70) et le palais des conférences (Austria Center Vienna, ACV, construit dans les années 80), Donau City fait de cette partie de Vienne un quartier à usage mixte hautement attrayant. Ce deuxième centre-ville accueille un complexe des sciences et de la technologie dans la Tech Gate, et des bureaux, salles de réception, hôtels, restaurants et sièges de sociétés dans divers autres bâtiments dont les tours Andromeda et Saturn ou encore la DC-Tower 1, dessinée par Dominique Perrault, qui, avec ses soixante étages, est actuellement la plus haute tour d'Autriche. Le nouveau centre comprend aussi 1 800 logements en location ou en propriété situés en front de fleuve et adossés à un jardin de bonne taille. Les aménagements immobiliers déjà réalisés ont coûté 2 milliards d'euros. Aujourd'hui, quelque 8 500 personnes vivent et travaillent à Donau City ; une fois l'aménagement terminé, ce chiffre devrait passer à 15 000.

Vienne se spécialise dans la production d'énergie intelligente en ville et la protection de l'environnement

À la suite du vote en faveur de la centrale électrique sur le Danube, la Ville de Vienne a repris son grand projet de protection contre les crues, à savoir l'aménagement du fleuve et la création d'une île (*Neue Donau* et *Donauinsel*). Le chantier fut achevé en 1988 et, en dehors de sa fonction technique, il offre quelque 42 kilomètres de plages et une réserve naturelle dans la ville. Au point de vue des loisirs et de la mobilité, ce fut une immense contribution à

l'urbanité durable. Toujours dans le cadre de ce système de protection contre les crues, la centrale hydroélectrique de Freudenu fut construite entre 1992 et 1998. **Elle permet aujourd'hui à Vienne d'approvisionner un tiers de ses foyers en hydroélectricité produite grâce au Danube. Elle devint la première grande centrale hydroélectrique du monde au cœur d'une métropole et une référence internationale pour la production urbaine d'énergie renouvelable.**

La construction de la centrale hydroélectrique de Freudenu nécessita une remise en état complète de la partie du Danube en aval de Vienne. Les travaux furent planifiés et mis en œuvre par Verbund-Austrian Hydro Power AG (la compagnie d'électricité de Vienne, Wien Energie, détient 12,5 % des droits de tirage sur l'électricité produite par Freudenu). Le coût de ces deux chantiers était tel qu'après l'entrée de l'Autriche dans l'UE, l'entreprise sollicita des prêts à l'investissement de la BEI pour leur financement. Les concours de la BEI entre 1996 et 1999 s'élevèrent à 388,25 millions d'euros. Grâce à ces investissements, Vienne était désormais en mesure de satisfaire durablement des besoins de production d'électricité volumineux. Cette intervention fut la première véritable grande opération de la BEI avec la Ville de Vienne.

Quelques mois plus tôt, vers la fin de 1995, Vienne avait obtenu son premier prêt à l'investissement de la BEI depuis l'intégration du pays dans l'UE. Ce prêt était destiné à un projet de moindre dimension portant sur une station d'épuration des eaux usées. Une loi de 1991 faisait obligation à Vienne de rénover ses installations de traitement des eaux usées. Le projet comprenait la modernisation et l'extension de la principale station d'épuration de la ville afin de réduire le volume des effluents rejetés dans le Danube. Le chantier a été réalisé à partir de 1995 avec l'aide d'un financement de la BEI par un prêt à l'investissement de 39,38 millions d'euros.

Deuxième cycle : 1996-2005

Vienne dans une Europe en évolution

L'Autriche était un nouveau membre de l'UE et l'élargissement à l'Est se profilait. Vienne allait pouvoir profiter de ces occasions pour devenir un centre d'affaires et un pôle d'accueil pour les sièges est-européens d'entreprises internationales. Ce n'était pas seulement le marché unique qui offrait des possibilités économiques nouvelles pour Vienne. Tout aussi importantes étaient les nombreuses entreprises créées dans les pays d'Europe centrale et orientale. En huit ans seulement, entre 1990 et 1998, le nombre de sociétés autrichiennes en Europe centrale et orientale passa de 900 à 15 000⁴.

Planification d'améliorations urbaines de grande envergure

La réalité des frontières ouvertes et de l'appartenance à l'UE engendra rapidement des succès sur les plans économique et commercial. Mais aux niveaux politique et administratif, dépasser les schémas et les comportements établis se révéla plus difficile. Le rapport « Preparity – ready to enlarge », publié en 2001, soulignait très clairement les occasions précieuses qui existaient pour Vienne et sa région. Il pointait aussi la nécessité d'investir dans le développement des lieux d'implantation des entreprises et de l'infrastructure logistique intermodale, et de renforcer l'accessibilité internationale au sein des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T). Cet éclairage amena les autorités à accélérer la planification d'importants projets suprarégionaux de grande envergure, tels que l'extension de l'aéroport de Vienne ou la construction des sections nord du périphérique de Vienne à ce stade. Ces projets furent réalisés quelques années plus tard avec un soutien massif de la BEI et contribuèrent, par la suite, à renforcer la visibilité de Vienne à l'échelle internationale. **Si la première moitié des années 90 fut l'époque des grands changements, durant laquelle Vienne commença à mettre sur pied des concepts, des réponses et des projets pour « digérer » ces transformations, la période de 1996 à 2005 fut la phase dans laquelle la ville étendit ses choix stratégiques et prépara l'aménagement urbain à long terme.** Au niveau de la planification, le « Strategieplan 2000 », un ensemble d'orientations plus intégré et plus orienté vers les affaires que le plan d'aménagement urbain, fut le résultat de cette évolution et de la nouvelle constellation politique de la municipalité, une coalition de sociaux-démocrates et de conservateurs qui officia de 1996 à 2001.

L'immigration : un défi pour le logement abordable

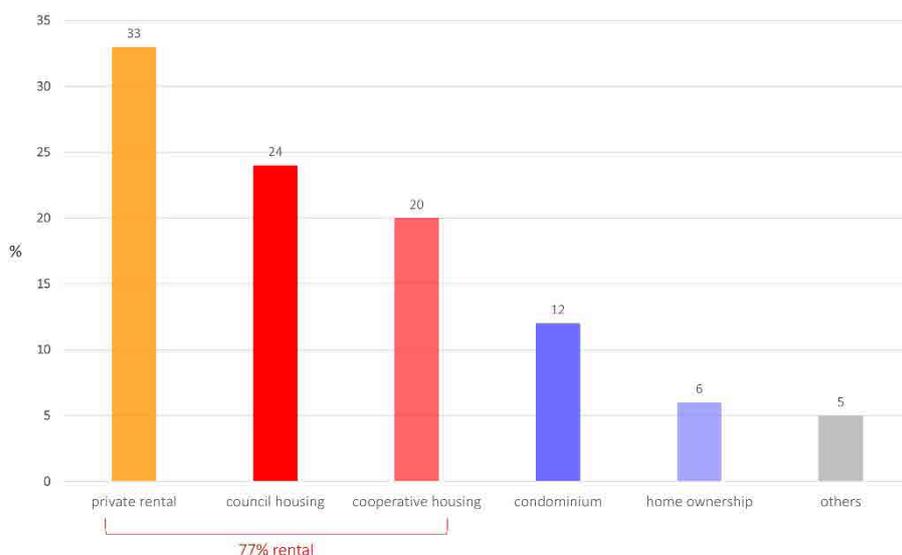
Ce cycle fut aussi celui où le niveau élevé de l'immigration du début des années 90, puis des années 2000 (dans le sillage des accords de paix de Dayton et de la crise dans les États de l'ancienne Yougoslavie) fit peser une pression croissante sur le marché du logement à Vienne. Dans les années 80 et au début des années 90, Vienne se concentra beaucoup sur une stratégie de « rénovation urbaine douce » systématique en subventionnant la remise en état du parc de logements privé pour éviter la démolition de bâtiments à caractère historique. L'augmentation du nombre de ménages d'une seule personne, la réduction du nombre des logements à la suite d'une vague de regroupements d'appartements à l'occasion de programmes de rénovation, la tendance aux appartements plus grands et la croissance rapide de la population firent que les 4 000 à 6 000 appartements subventionnés construits chaque année par la ville étaient totalement insuffisants. **La Ville de Vienne décida d'accélérer le programme de construction de logements abordables pour porter son rythme de 8 000 à 10 000 unités par an.**

Le coût de la construction de logements abordables d'un côté, et la poursuite du programme de rénovation de l'autre, s'associaient pour faire peser une forte contrainte sur le budget de la ville. La municipalité examina donc de nouvelles options de financement. En 2000, Vienne commença à utiliser systématiquement des solutions de soutien proposées par la BEI via les programmes d'aménagement urbain intégré, dans lesquels la rénovation de logements et la revitalisation urbaine doivent drainer un gros volume d'investissements.

Un projet remarquable en particulier fut la réhabilitation des quatre gazomètres de Vienne, d'anciens réservoirs à gaz édifiés à la toute fin du XIX^e siècle, et leur reconversion en complexes de logements, de commerces et d'équipements et espaces de loisirs. Les contraintes de la réglementation sur la préservation des monuments classés signifiaient que les promoteurs allaient devoir investir dans le volet conservation. Aucun investisseur, public ou privé, ne pouvait se permettre un tel investissement dans les conditions normales des marchés de capitaux. La décision d'urbanisme fut prise de transformer les gazomètres et de faire du projet un incubateur pour l'aménagement à long terme de toute la friche industrielle concernée. Avec un prêt à l'investissement de 44 millions d'euros (pour un coût total du projet d'environ 174 millions d'euros), la BEI contribua à ce projet urbain unique sur le plan architectural et mondialement reconnu. L'aménagement du site autour des gazomètres se poursuit et permet d'urbaniser toute la zone.

Un facteur de grande importance pour l'aménagement urbain de Vienne est l'engagement à longue échéance de la BEI en faveur du logement social et abordable dans la ville, débuté en 2002 et qui continue encore aujourd'hui. Le promoteur et intermédiaire financier de ces projets est Wiener Wohnen (« Vienne logement »), une société appartenant à la ville, responsable de la gestion du parc de logements communaux (sociaux). La Ville de Vienne possède environ 220 000 appartements qui sont loués à des résidents à revenus moyens ou faibles. Elle subventionne en outre le logement coopératif, qui est fourni principalement par des organismes « à but lucratif limité » pour la construction de logements. Au fil des ans, la Ville de Vienne a subventionné la construction d'environ 200 000 unités de logement coopératif sur son territoire. Les subventions vont directement à l'organisme de logement coopératif, et les logements sont réservés à des locataires respectant un plafond de revenu. C'est le concept de politique sociale de Vienne que de soutenir ses administrés à faibles revenus ou à revenus moyens par le truchement du logement communal et coopératif afin d'éviter la ségrégation.

Le parc de logements viennois en 2016 : part respective des différents régimes d'occupation



Source : Institut statistique d'Autriche, micro-recensement de 2016. Nombre total de logements : env. 880 000 résidences principales / environ 990 000 unités en tout

Au cours de ces quinze années, les impératifs et les stratégies de la ville ont modifié l'orientation du logement social. Entre 2002 et 2004, des mesures ont été mises en œuvre pour la réhabilitation de logements sociaux dégradés et la revitalisation urbaine des espaces environnants par le biais d'un programme d'investissement continu. La BEI a soutenu cette réfection exhaustive par un financement en deux tranches d'un montant combiné de 200 millions d'euros. Le coût d'investissement de l'ensemble du programme avoisinait 450 millions d'euros. La vocation principale de ce projet était d'améliorer la qualité de vie pour les résidents à faibles revenus et de maintenir le parc de logement communal en bon état.

L'importance croissante de l'environnement



La question de l'énergie durable revêt une importance cruciale pour Vienne dans le domaine du logement. Dans ce contexte, la ville a énormément agrandi son réseau de chauffage urbain entre 1990 et 2000. Actuellement, ce réseau est long de 1 200 kilomètres, et il dessert plus de 380 000 logements (un tiers du parc) et 6 800 grands comptes en chauffage et eau chaude⁵. Deux tiers de l'énergie provient de centrales de cogénération (chaleur et électricité) et de l'industrie, le reste de l'incinération de déchets. Pour l'allongement et la réfection de sections anciennes du réseau, la compagnie du réseau, Wien Netze GmbH, a reçu le soutien de la BEI par un financement total de 109 millions d'euros entre 1997 et 1999.

Sous l'effet de la croissance démographique, la demande de capacité d'épuration des eaux usées augmentait. Cette demande croissante, associée à une nouvelle modification de la directive européenne en 1996, imposait à la Ville de Vienne de prévoir une nouvelle extension de ses installations de traitement des eaux usées, à un niveau plus élevé de qualité. L'intégration de l'usine existante dans la nouvelle construction, agrandie, présentait une difficulté de taille. Une équipe de scientifiques et d'ingénieurs en traitement des eaux expérimentés résolut le problème avec une solution adaptée correspondant aux besoins particuliers de la ville. Le résultat est que les eaux du Danube

en aval de l'usine de traitement sont de la même qualité qu'en amont de la capitale. Le coût de construction de cet éco-bâtiment complexe s'éleva à environ 225 millions d'euros⁶ et sa réalisation, qui s'étendit jusqu'à 2005, fut rendue possible par un prêt à l'investissement de la BEI de 177,5 millions d'euros. Un atout unique de cette usine est la valorisation thermique de l'intégralité des boues d'épuration. Ce procédé se fait grâce à l'usine d'incinération des boues de Pfaffenu, juste en face.

Au-delà de la planification, la gestion urbanistique de la métropole

En réexaminant le niveau stratégique d'urbanisme durant cette phase, on se rend bien compte que l'aménagement urbain était désormais considéré davantage comme une tâche de gestion stratégique que comme un travail classique d'aménagement du territoire. Ce progrès fut possible en raison de la nouvelle pratique énoncée dans le plan de stratégie 2000 et du fait que la plupart des décisions spatiales importantes relatives aux nouvelles aires d'aménagement urbain – intra-muros ou périphériques – étaient déjà prises dans le cadre du STEP 1994. Une approche pluraliste dirigea progressivement la discussion du nouveau caractère du plan d'aménagement urbain de 2005 (« STEP 2005 »).

Que ce soit dans les transports, le logement, le travail, la région ou encore l'énergie, les aspects de protection et de durabilité des ressources firent l'objet de plus en plus d'attention dans la politique de la ville. La réflexion pluridimensionnelle ou orientée « réseaux » transforma profondément le débat sur l'aménagement urbain. En particulier, les défis de la « région jumelle » Vienne-Bratislava (les deux capitales ne sont distantes que de soixante kilomètres) soulignaient l'importance de tenir compte de l'internationalisation et de la coopération au sein d'un réseau de plus en plus concurrentiel de villes dans la vision de l'avenir de Vienne. Il n'était donc pas surprenant que, parallèlement au travail sur le STEP 2005, de nombreux projets de grande ampleur d'importance internationale fussent en cours – comme on le verra dans le cycle suivant –, définissant le contenu et la méthodologie de cette stratégie. Dans le STEP 2005, la Ville recensait treize zones cibles définies par des indicateurs tels que « urgence des besoins et des changements », « potentiel élevé de développement local » et « intérêt métropolitain à long terme », entre autres. De cette manière, des obstacles administratifs et politiques enracinés dans le domaine de l'urbanisme pouvaient être atténués ; le dialogue et de nouvelles formes de coopération pouvaient voir le jour.

Troisième cycle : 2006-2010

L'investissement à grande échelle, moteur de la compétitivité de Vienne

Ce troisième cycle de développement se caractérise par trois grands jalons du développement de Vienne.

Mise en œuvre d'investissements à grande échelle

Entre 2006 et 2010, une série de projets d'infrastructure de grande ampleur furent menés plus ou moins simultanément. Cela eu pour effet de rehausser le profil de Vienne et de sa région en tant que centre d'affaires et de recherche et lieu de tourisme et de vie à l'attrait international. Ces investissements placèrent Vienne dans les dix premières au sein d'un classement des grandes villes européennes selon leur accessibilité⁷. La plupart des investissements visés portaient sur les infrastructures de transports et de recherche, ainsi que sur l'aménagement de nouveaux quartiers. Ils concernaient la construction de deux nouvelles voies sur la principale ligne ferroviaire de l'ouest et de la nouvelle gare centrale de Vienne, l'agrandissement de l'aéroport de Vienne, ainsi que la construction des principaux tronçons nord et est du périphérique, de nouveaux instituts scientifiques, d'une université et de plusieurs nouveaux quartiers urbains.

L'attrait d'un centre d'affaires international

À partir de 2009, la crise financière internationale eut des répercussions sur le développement économique de Vienne : la croissance économique déjà modérée ralentit et le chômage augmenta dans le contexte de l'essor

démographique continu de la capitale autrichienne. Entre 2004 et 2014, Vienne enregistra un taux de croissance économique annuelle moyen de 1,4 %, contre 0,7 % dans la zone euro⁸. Dans l'ensemble, Vienne se révélait une bonne implantation pour les entreprises, du fait de sa productivité du travail élevée et de son offre de capital humain innovant. Grâce aux avantages conférés par une main-d'œuvre hautement qualifiée et une qualité de vie élevée, Vienne restait un lieu d'implantation attrayant pour les entreprises étrangères. Entre 2009 et 2014, le nombre de sièges sociaux internationaux passa de 158 à 204⁹.

Modification des constellations politiques

Après quatre ans d'une coalition de sociaux-démocrates et de conservateurs (1996-2000), Vienne connut, entre 2001 et 2010, une municipalité monopartite sociale-démocrate. Dans une certaine mesure, cette majorité permit un processus décisionnel plus rapide et plus efficace sur les stratégies, la planification et la mise en œuvre de projets cruciaux. Alors que la période de 2001 à 2005 avait été caractérisée par une planification exhaustive, celle de 2006 à 2010 correspondit à une intense phase de mise en œuvre. Aux élections municipales de 2010, les sociaux-démocrates perdirent leur majorité et formèrent une coalition avec les Verts, la première du genre dans une grande ville d'Autriche. Cette coalition avec les Verts (reconduite après les élections de 2015 et jusqu'à ce jour) entraîna un virage vers une approche plus écologique et durable de la compréhension et de la pratique de l'aménagement urbain.

Amélioration de l'infrastructure de transport pour l'accessibilité internationale

Avec l'effondrement du rideau de fer, il devint tout à fait manifeste que Vienne avait été à la périphérie de l'Europe de l'Ouest et que ses infrastructures pour les voyages internationaux étaient inférieures aux normes européennes ou carrément inexistantes. Il n'y avait pas de liaison autoroutière ou de liaison ferroviaire rapide avec le nord (Brno) ni avec l'est (Bratislava). L'accessibilité ferroviaire de la capitale depuis l'est et le sud était médiocre. Elle était meilleure depuis l'ouest, mais on était loin d'une liaison à grande vitesse. L'aéroport de Vienne n'avait pas la capacité suffisante pour faire face à l'accroissement rapide du trafic aérien.

Maillage autoroutier progressif dans la région métropolitaine

Investir dans les infrastructures de transport était un objectif urgent, mais qui ne se traduisit pas immédiatement en actes dans tous les secteurs, de sorte que nombre de chantiers ne commencèrent qu'avec le nouveau millénaire. Par exemple, il fallut plus de dix ans du côté autrichien pour arriver à la décision de boucler un tronçon de 22 kilomètres de l'autoroute entre Vienne et Bratislava. La construction en elle-même ne prit ensuite que trois ans et, dès 2007, une autoroute de bout en bout (l'A6) reliait les deux capitales, ce qui facilita le développement des affaires et du tourisme dans la région. Un autre projet autoroutier majeur pour l'amélioration de l'accessibilité régionale de Vienne fut mis en chantier en 2003 avec la planification, la construction, le financement et l'exploitation du tronçon sud de l'autoroute A5 (*Nordautobahn*) ainsi que de tronçons des voies rapides S1 (périphérique extérieur, est et ouest) et S2 (rocade nord) de la ville. Le but du projet était d'alléger la congestion d'axes empruntés pour les trajets quotidiens autour de la capitale et d'améliorer les liaisons routières avec la République tchèque. Il s'inscrivait en outre dans une stratégie plus large de réalisation d'un contournement complet de Vienne. Le projet fut mis en œuvre sous la forme d'un partenariat public-privé entre le gestionnaire du réseau autoroutier autrichien ASFINAG et la société Bonaventura. Sa réalisation représenta un investissement total estimé à 825 millions d'euros et bénéficia en 2006 d'un prêt de la BEI de 350 millions d'euros. Le chantier fut achevé en 2010. Au printemps 2018, une décision favorable à la réalisation d'un tunnel sous le Danube, élément central du périphérique, a été prise. Elle permet d'envisager la fermeture de la boucle et l'achèvement du périphérique extérieur au cours des prochaines années, même si le projet se heurte à une forte contestation fondée sur des préoccupations environnementales. Ce projet sera d'une importance capitale pour l'aménagement urbain à l'est et au sud de Vienne ainsi que pour le développement de l'aire métropolitaine.

Agrandissement de l'aéroport pour augmenter l'accessibilité internationale

L'un des plus importants projets pour l'accessibilité internationale de Vienne (et tout aussi fondamental pour le développement du tourisme et des échanges internationaux) fut l'agrandissement de l'aéroport de Vienne-Schwechat. Alors que l'Autriche était un pays neutre durant la guerre froide, l'aéroport de la capitale jouait un rôle particulièrement crucial pour le transit entre l'Est et l'Ouest. En 1990, Vienne-Schwechat accueillait environ cinq millions de passagers. Deux ans plus tôt déjà, la société de l'aéroport avait anticipé la croissance et planifié une extension, qui fut achevée en 1996. Néanmoins, l'augmentation du trafic de fret et de passagers se poursuivit. Le nombre de passagers avait déjà atteint 11 millions en 1999. En 1998, observant les tendances très attentivement, la société de l'aéroport publia le « schéma directeur 2015 »¹⁰ pour se préparer aux défis et aux possibilités à venir. Y figurait notamment la proposition de construire une troisième piste et un nouveau terminal, baptisé « Skylink », qui porterait la capacité de l'aérogare à 24 millions de passagers par an. La conception et la planification du terminal Skylink et des installations connexes commencèrent en 2001 et le nouveau terminal fut inauguré en 2012. La conception, la réalisation et la mise en service de Skylink et de ses infrastructures associées bénéficièrent en 2006 de deux prêts de la BEI pour un montant total de 400 millions d'euros. Le coût total de l'investissement se montait à environ 800 millions d'euros. L'aérogare a enregistré en 2017 un volume record de 24,4 millions de passagers et de nouveaux agrandissements sont à l'étude. En revanche, la mise au point du chantier de la troisième piste fut une entreprise plus compliquée. En conséquence de l'opposition des riverains et d'une action en justice à l'initiative de citoyens, une procédure de médiation est en cours depuis cinq ans et la construction est au point mort. Une décision finale est attendue en 2018.

La modernisation du réseau ferroviaire autrichien, moteur du développement urbain

La compagnie nationale des chemins de fer autrichiens, ÖBB (*Österreichische Bundesbahnen*), a mené la réorganisation du réseau ferroviaire du pays pour qu'il soit conforme à la réglementation de l'UE et aux impératifs de l'initiative RTE-T, et pour répondre aux besoins économiques et logistiques nouveaux dans le secteur des transports et du fret. Ce programme devint un sujet très important dans les années 90 et donna lieu à de volumineux investissements. Ce fut notamment le cas à Vienne, où toute l'infrastructure ferroviaire, en particulier les gares excentrées et les zones de fret, était ancienne.

Deux décisions principales furent très tôt prises par l'ÖBB. La première était la restructuration de la fonction et du nombre des gares terminus excentrées. Elle prévoyait la construction d'une nouvelle gare centrale (*Wien Hauptbahnhof*), point de passage des lignes internationales assurant les correspondances avec le réseau régional. En 2003, la Ville de Vienne et l'ÖBB signèrent un protocole d'accord pour la planification conjointe de cet aménagement d'infrastructure. La nouvelle gare centrale devait en outre offrir une liaison directe avec l'aéroport de Vienne pour les trains internationaux.

La seconde décision – en réalité antérieure – portait sur le regroupement des zones de manutention du fret en un nouveau point au sein de l'agglomération de Vienne. La plupart des anciennes zones de fret étaient situées dans des quartiers très centraux de la ville. À l'issue de longues négociations entre la Ville et l'organe de gestion des biens immobiliers et fonciers de l'ÖBB, une solution porteuse à la fois de valeur en matière d'aménagement urbain pour la ville et de fonctionnalité pour l'ÖBB fut trouvée. En fin de compte, trois grandes friches (d'anciennes zones de fret) devinrent les principaux territoires des nouveaux aménagements urbains en cœur de ville durant les deux premières décennies du XXI^e siècle. Il s'agit des sites de l'ancienne gare du Nord et du Nord-Ouest et de grandes sections de l'ancienne gare du Sud-Est.

La nouvelle gare centrale occupe plus ou moins le site de l'ancienne *Südbahnhof*. La première phase du chantier commença en 2010 et fut achevée en 2012 ; la gare fut pleinement opérationnelle en 2014. Entre 2007 et 2009, la BEI approuva un prêt à l'investissement d'un montant total de 400 millions d'euros pour soutenir l'ÖBB dans la réalisation de ce grand projet d'infrastructure, dont le coût total devait atteindre 1 milliard d'euros.

Un nouveau quartier comprenant des bureaux, un grand parc, des logements et des infrastructures éducatives sortit de terre sur une friche de 109 hectares près de la gare centrale. Dès 2020, plus de 30 000 personnes devraient vivre et travailler dans le périmètre réaménagé (Sonnwendviertel et Quartier Belvedere)¹¹. L'intention est de faire la jonction avec les quartiers voisins du dixième arrondissement de Vienne et de redonner vie à cette partie délaissée de la ville.



Accroître le transport ferroviaire international et intra-urbain performant

Pour libérer toute la capacité et toute l'attractivité d'un réseau ferroviaire moderne et d'une nouvelle gare sur le plan du raccourcissement des temps de parcours, et engranger ainsi la valeur ajoutée maximale pour le projet, il fallait aussi moderniser la grande ligne de l'Ouest (*Westbahn*) menant à Vienne. Avec un prêt à l'investissement de 400 millions d'euros accordé entre 2007 et 2008, la BEI a contribué à financer la construction de deux voies supplémentaires sur le tronçon St. Pölten-Vienne de l'axe entre Vienne et Salzbourg (projet prioritaire du RTE-T), un investissement d'un coût total d'environ 1,45 milliard d'euros.

Outre ces trois grands investissements en infrastructures de transport, hautement importants pour le pays comme pour sa capitale, la Ville de Vienne a aussi lourdement investi dans l'extension de son métro. Les deux lignes de métro U1 et U2 ont été prolongées entre 2001 et 2008. Le prolongement de la ligne U2 avait notamment pour but de faciliter la liaison avec le stade Ernst Happel lors du championnat d'Europe de football 2008. Ces deux chantiers ont représenté un investissement total d'environ 758 millions d'euros, financé pour moitié par la Ville de Vienne et pour moitié par l'État fédéral¹².

Les sciences et la recherche comme incubateurs de l'aménagement urbain

Dans le contexte de l'intensification du débat sur son internationalisation et sur le rehaussement de son profil mondial, Vienne accordait de plus en plus d'attention aux secteurs de la science et de la recherche. Étant la plus grande ville universitaire de l'Europe germanophone, avec près de 186 000 étudiants¹³, la capitale autrichienne mettait l'accent sur les sciences et la recherche. Cette conjoncture était perçue comme un important accélérateur pour l'aménagement urbain et la croissance économique. Le paradoxe pour Vienne est que les universités relevant de l'État fédéral, son influence directe dans ce domaine est faible. Mais la municipalité contribue au développement de Vienne en tant que pôle de science et de recherche attractif par d'autres biais, par exemple en finançant des infrastructures de recherche-développement (R-D), en fournissant des services de conseil à des entreprises de recherche et à des programmes de recherche individuels, et en soutenant des instituts ainsi que des entreprises axées sur la R-D. Entre 2002 et 2011, le nombre d'unités de R-D répertoriées à Vienne s'est hissé de 1 032 à 1 487. Le nombre d'employés dans ce secteur est passé de 16 551 à 20 717 et les dépenses en installations de R-D dans la ville de Vienne de 2 milliards à 2,9 milliards d'euros, dont 40 % à 50 % financés par le secteur public¹⁴.

Deux investissements majeurs dans des universités et des institutions de recherche de Vienne et de la région viennoise ont sensiblement rehaussé la visibilité internationale de la capitale autrichienne.

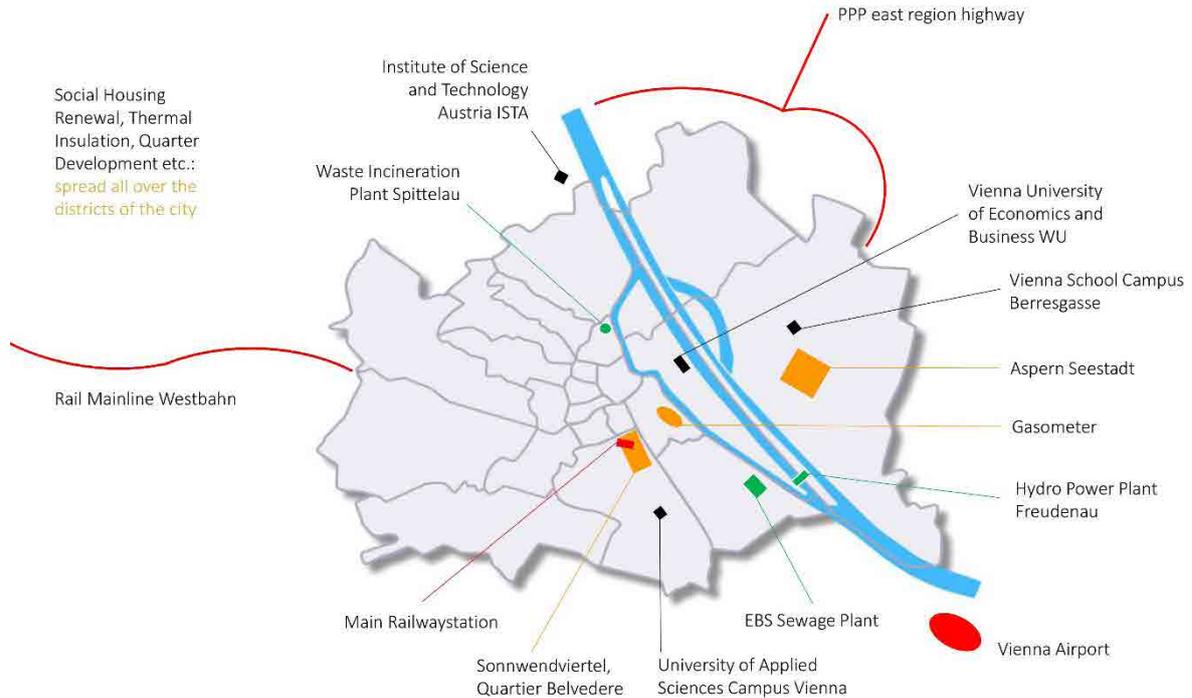
Il y eut d'abord la construction du **nouveau campus de l'université d'économie de Vienne** (WU). Après tout juste quatre ans de travaux, WU a inauguré en 2013 son nouveau campus, moderne, d'une surface au sol nette d'environ 90 000 m², situé entre le parc des expositions Messe Wien et le parc du Prater et directement accessible en métro par la ligne U2. C'est le premier campus universitaire de Vienne ; il est composé de six complexes de bâtiments imaginés par des architectes internationaux de renom (Zaha Hadid, Peter Cook, Hitoshe Abe, NO.MAD architects, BUS architecture et Estudio Carme Pinós). Le déménagement de l'université à sa nouvelle adresse dans le deuxième arrondissement a amorcé une transformation de cet ancien « quartier chaud » autrefois habité par des ouvriers. Aujourd'hui encore, l'université génère beaucoup de nouveaux investissements dans cette partie de l'arrondissement. L'ancien site de la WU dans le neuvième arrondissement a été requalifié en zone d'aménagement du centre-ville, pour laquelle la planification a commencé au cours des dernières années. La réalisation du nouveau campus universitaire a nécessité un investissement total d'environ 500 millions d'euros auquel la BEI a contribué à hauteur de 250 millions d'euros par deux prêts à l'investissement en 2010.

Un deuxième projet important pour l'économie de la connaissance dans la région de Vienne, et que la BEI a également soutenu, a été **la construction du siège de l'Institute of Science and Technology Austria** (IST Austria) tout juste fondé, démarrée en 2009 et achevée en 2015. Le coût de construction du projet s'élevait à 112 millions d'euros ; la BEI a investi 56 millions d'euros, puis encore 42 millions d'euros pour une extension (dont le coût total était de 84 millions d'euros). L'IST Austria est un institut de recherche fondamentale ; son activité est centrée sur les sciences naturelles et physiques, les mathématiques et l'informatique, et il bénéficie de sa proximité avec Vienne et ses institutions scientifiques et de recherche. (L'institut est situé à Klosterneuburg, une commune d'environ 30 000 habitants jouxtant Vienne.)

Outre ces grands projets, la BEI a soutenu des investissements dans les secteurs de l'éducation et de l'économie de la connaissance à Vienne et en Autriche à plusieurs reprises au cours de la première décennie du XXI^e siècle. En 2009, elle a investi 35 millions d'euros dans la construction du nouveau campus de l'université des sciences appliquées de Vienne (4 000 étudiants). Entre 2001 et 2010, la BEI a soutenu la BIG (*Bundesimmobiliengesellschaft*), la société de gestion immobilière et foncière des institutions publiques fédérales, par des prêts pour la rénovation et la construction d'établissements d'enseignement primaire et secondaire et d'enseignement supérieur, dont beaucoup sont situés dans la ville de Vienne. Le montant total des prêts de la BEI sur cette période s'élève à 450 millions d'euros.

Le logement abordable, un défi permanent de la rénovation et de la construction

Ce cycle fut marqué par la construction d'un grand nombre de nouveaux logements subventionnés par la ville de Vienne. Néanmoins, la ville poursuit également son offensive de rénovation urbaine et de réfection de logements sociaux. L'objectif principal était de moderniser le parc de logement social de façon qu'il corresponde aux normes contemporaines de qualité en matière d'habitation, par l'amélioration des équipements sanitaires de base, le renforcement de l'isolation thermique et la réduction substantielle de la consommation d'énergie. Avec des prêts d'un montant total de 315 millions d'euros, la BEI a fortement contribué à cet investissement majeur de la Ville de Vienne dans le logement entre 2007 et 2008. Là encore, Wiener Wohnen était le promoteur et intermédiaire financier ainsi que l'exploitant du programme. Près de 15 000 logements ont pu être rénovés entre 2008 et 2010. Un programme spécial de remise en état consacré à l'isolation thermique des logements sociaux a également bénéficié d'un financement de la BEI sous la forme d'un prêt-cadre de 100 millions d'euros en 2006.



Quatrième cycle : de 2011 à aujourd'hui L'équilibre entre croissance, afflux de réfugiés et aménagement urbain intelligent

Lors de l'évaluation à mi-parcours du STEP 2005 en 2010, il s'avéra que les projections de croissance démographique avaient été trop modestes. Au lieu des 30 000 prévus, ce sont 55 000 nouveaux résidents que la ville accueille en quatre ans (2005-2009)¹⁵. L'immigration en provenance d'autres États membres de l'UE avait été sous-estimée, en particulier celle venant des pays intégrés dans les premier et deuxième cycles d'élargissement des années 2000 (2004 et 2007) et d'Allemagne. Cette tendance se raffermirait encore après 2011, lorsque les dernières restrictions à l'accès au marché du travail européen pour les Roumains et les Bulgares disparurent.

La nouvelle évaluation stratégique environnementale mise en œuvre par l'UE pour l'aménagement urbain à grande échelle créa de nouvelles conditions pour l'aménagement urbain à Vienne. Les procédures de planification prirent plus de temps. Étaient déjà concernées, notamment, la construction de la nouvelle gare centrale et la planification d'un des plus grands chantiers d'aménagement urbain de la ville, Aspern Seestadt, un site de 240 hectares dans le vingt-deuxième arrondissement.

Une planification urbaine d'envergure esquisse l'essor d'une « ville intelligente »

La planification pour cette zone commença en 2005 avec un concours international en deux phases pour le schéma directeur. Johannes Tovatt, du cabinet suédois Tovatt Architects and Planners, lauréat du concours, explique ainsi sa démarche : « Notre ambition était de produire un schéma directeur créant des rues et des espaces publics qui soient fondamentalement publics, humains, vivants, intimes et sûrs. » Lorsqu'en 2007, le conseil municipal adopta le schéma directeur de la future Seestadt Aspern (« ville sur l'eau d'Aspern »), commença pour Vienne une nouvelle ère de l'aménagement urbain – celle de la « ville intelligente ».

Cette nouvelle philosophie est illustrée à merveille à Seestadt Aspern avec la décision de prévoir l'accès en transports publics avant d'y construire une route. Avec le prolongement de la ligne U2 du métro en deux étapes (2010 et 2013) jusqu'au cœur du nouveau quartier, les premiers occupants arrivèrent dans le quartier au moment où était mise en service une solution de transport public de grande qualité.

Cet investissement pourrait être vu comme un symbole et un jalon de l'intensification de l'engagement en faveur de la mobilité urbaine durable et intelligente et il a été étroitement associé à la nouvelle « coalition rouge-verte » installée à la mairie de Vienne en 2010. Les portefeuilles de l'urbanisme, des transports, de l'énergie, de la protection du climat et de la participation civique furent confiés aux écologistes. Ils y trouvèrent l'occasion de systématiser les critères d'« intelligence » et de « durabilité » dans l'aménagement urbain. L'une des premières décisions conjointes de la coalition à cet égard fut de ramener le prix du coupon annuel pour l'ensemble du réseau de transports en commun (métro, tram et bus) à 365 euros, soit juste 1 euro par jour. Cela modifia considérablement la répartition modale à Vienne. Aujourd'hui, le nombre des résidents détenteurs d'un coupon annuel de transports en commun est supérieur à celui des possesseurs de voiture particulière.

La stratégie-cadre Smart City Wien 2050 et le plan d'aménagement urbain 2025

Avec l'arrivée de la coalition et la mise à profit d'améliorations sensibles de la qualité de vie des Viennois au cours des années précédentes, la municipalité décida d'intégrer l'ensemble des stratégies et concepts sectoriels dans une seule stratégie-cadre, baptisée « Smart City Wien ». Parallèlement, le conseil municipal chargea en 2011 les services administratifs de la ville d'effectuer une révision du plan d'aménagement urbain STEP 2005, notamment sur toutes les questions de circulation et de transport, et de soumettre le plan révisé à une décision à l'horizon 2014. Il en résulta une situation inédite. Le plan d'aménagement urbain relevant traditionnellement de la compétence du service de l'urbanisme, il était jusque-là difficile d'obtenir un résultat transversal au niveau des portefeuilles. A contrario, la stratégie-cadre Smart City Wien fut affichée dès le départ comme une mission interservices. Elle fut présentée et défendue conjointement par les partenaires de la coalition, le maire et son premier adjoint, qui était également responsable du nouveau plan d'aménagement urbain 2025. Comme de juste, cela enclencha une nouvelle dynamique d'interaction et de débat qui augmenta la sensibilisation du public au développement durable et aux villes intelligentes. En contrepartie et sans surprise, cela fit ressortir à la surface des conflits d'intérêts.

Les deux documents furent adoptés en 2014 par le conseil municipal. Comme le remarquait le cabinet de conseil Roland Berger dans son rapport de 2017, expliquant pourquoi Vienne se plaçait première sur 87 dans un classement des stratégies de villes intelligentes du monde entier, ce qui est décisif, c'est l'approche exhaustive et inclusive. La stratégie-cadre Smart City Wien 2050 est axée sur trois objectifs : préservation radicale des ressources, mise au point et utilisation productive d'innovations et de nouvelles technologies et, surtout, qualité de vie élevée et équilibrée socialement.

Le point de départ pour l'élaboration du STEP 2025 a été la récente publication de prévisions selon lesquelles la population de Vienne allait continuer de s'accroître au rythme de ces dix dernières années et atteindrait probablement les deux millions d'habitants avant 2030. Pour surmonter les difficultés connexes concernant la mobilité, le développement de l'habitat, les technologies urbaines et l'économie, et pour assurer une réussite pérenne, le STEP 2025 poursuit les objectifs d'une ville vivable, durable, abordable et prospère. Il définit les domaines et les principes d'action pour l'aménagement urbain des dix prochaines années dans trois grands chapitres :

Vienne bâtit l'avenir | Vienne se renouvelle – la ville bâtie | Vienne mobilise – des espaces pour la croissance urbaine | Vienne se transforme – centres et zones intermédiaires

Vienne voit au-delà de ses frontières | Vienne génère de la prospérité – pôle d'affaires, de sciences et de recherche | Vienne est plus que Vienne – l'aire métropolitaine

Vienne, une ville en réseaux | Vienne bouge – mobilité diversifiée en 2025 | Vienne revit – espaces ouverts : verts et urbains | Vienne prépare l'avenir – infrastructure sociale

Le développement multi-facettes et axé sur le dialogue que promeuvent ces deux stratégies a eu un profond impact sur les aménagements de grande ampleur existants et nouveaux de cette époque. Les mesures de planification et de mise en œuvre dans les domaines des espaces publics, de la mobilité, du logement abordable et de l'habitat mixte ont été adaptées pour l'aménagement des quartiers urbains de Nordbahnhof, Nordwestbahnhof et Sonnwendviertel proches de la gare centrale, de Seestadt Aspern et d'autres. La plupart de ces aménagements ont démarré autour de 2010 et seront achevés dans les années 2020. En revanche, la transformation de Mariahilfer Straße, la plus longue artère commerçante de Vienne, en un espace partagé et zone piétonne, en 2014 et 2015, fut une entreprise mouvementée. Néanmoins, ce projet fut un catalyseur pour la formation d'une nouvelle conception de l'espace public et la mobilité urbaine intelligente. Il est aujourd'hui considéré comme une réussite.

La hausse continue de la demande de logement social et abordable

Le logement abordable reste également un thème central de l'aménagement urbain tout au long de cette période. L'urgence de solutions rapides s'est accrue avec l'arrivée massive de réfugiés en 2015 et 2016, conséquences des conflits en Syrie, en Iraq, en Afghanistan et en Ukraine. En Autriche, Vienne est devenue la première destination pour les réfugiés et demandeurs d'asile. En coopérant efficacement avec les grandes organisations sans but lucratif et les petites ONG, la Ville a pu traiter ce défi avec professionnalisme et sans tensions sociétales graves. Il devint clair que l'arrivée de nouveaux résidents allait faire grimper tôt ou tard la demande de logements abordables. En 2002, Vienne avait stoppé son programme de construction de logements communaux. En 2012, un nouveau type de subventions publiques pour des logements abordables petits et « intelligents » fut créé et, en 2015, Vienne décida de recommencer à construire des logements sociaux communaux. Les 120 premières unités prévues dans le programme de construction seront achevées en 2019. D'ici 2020, environ 4 000 nouveaux logements répartis sur 28 sites seront livrés aux résidents¹⁶.

L'aménagement urbain et la remise en état de logements sociaux face aux changements climatiques

L'adaptation aux changements climatiques devint le deuxième grand pilier de la planification en matière d'aménagement urbain, de transports, de production d'énergie et d'efficacité énergétique. Adoptée en 2017, la stratégie-cadre pour l'énergie à l'horizon 2030 fournit la base pour la mise en œuvre des objectifs énergétiques et climatiques de la ville de Vienne. Elle sert également de fondement aux programmes de mise en œuvre détaillés dans le secteur de l'énergie. Elle fait le lien entre les domaines cibles de la stratégie-cadre Smart City Wien, avec son programme à long terme pour la décarbonisation, et les concepts opérationnels et plans d'action à court terme des services de la Ville et des organismes connexes.

La Ville de Vienne préconise la construction de nouveaux bâtiments d'habitation ainsi que de bâtiments scolaires et préscolaires qui utilisent en priorité des énergies renouvelables dans une démarche de basse technologie. Conformément à la politique énergétique de la ville, Wiener Wohnen a élargi son programme de réfection et de modernisation pour le logement social en incluant la mise en œuvre de travaux d'efficacité énergétique. Ce programme d'investissement se traduira par une réduction du CO₂ de 46 000 tonnes par an. Le coût du projet s'élève à 550 millions d'euros. La BEI a soutenu cet important nouveau programme par un prêt de 270 millions d'euros entre 2011 et 2014. En 2017, la BEI a accordé à Wiener Wohnen un autre prêt de 150 millions d'euros pour la mise en œuvre de mesures supplémentaires d'efficacité énergétique dans le logement social (l'investissement total engagé sera de 370 millions d'euros). Entre 2011 et 2016, près d'une centaine de quartiers résidentiels appartenant à la ville, soit environ 17 000 logements communaux, ont bénéficié d'améliorations de ce type.

L'approvisionnement de la ville en énergie durable est un autre objectif phare, que Vienne met en œuvre au moyen de différents projets. Achevée et inaugurée en 2012, « BürgerInnen Solarkraftwerk Wien Mitte » est la plus grande centrale solaire urbaine à Vienne. Sur le toit de la nouvelle gare et galerie commerçante, plus de 1 400 panneaux photovoltaïques produisent en période de pointe 356 kilowattheures d'électricité verte, soit assez pour alimenter quelque 130 foyers. Les bureaux et boutiques de Wien Mitte profitent directement de cette source d'énergie. Ce projet, dans lequel 10 000 habitants ont investi en tout 35 millions d'euros, a contribué à réduire les émissions de CO₂ de 17 000 tonnes.



Une autre source « intelligente » est l'utilisation de l'énergie créée par l'incinération des déchets, et Vienne s'en sert depuis des dizaines d'années. Pour la modernisation et l'agrandissement de l'incinérateur de déchets de Spittelau, l'un des plus anciens de la ville, la BEI a procuré entre 2012 et 2015 un financement de 70 millions d'euros (sur un coût total du projet de 144 millions d'euros).

Entsorgungsbetriebe Simmering (EBS) a été la première entreprise viennoise à bénéficier d'un financement de la BEI, pour la transformation de la principale station d'épuration des eaux usées de la ville (voir le « Premier cycle » ci-dessus). Vingt ans plus tard, en 2015, EBS a de nouveau reçu le soutien de la BEI. La Banque a apporté 150 millions d'euros à un investissement de 300 millions d'euros devant être réalisé sur la période de 2015 à 2020. Il s'agira du premier projet d'autonomie énergétique mis en œuvre par une ville en Europe. L'objectif est de permettre à la station d'épuration de Vienne d'accéder à l'autonomie énergétique en utilisant les boues d'épuration comme source d'énergie pour couvrir ses propres besoins. Au total, 20 millions de mètres cubes de méthane devraient être extraits des boues d'épuration et convertis en électricité et en chaleur chaque année. Ce projet permettra à la

station d'épuration de Vienne de couvrir l'intégralité de ses besoins en électricité au moyen de sources renouvelables d'ici à 2020 et de réduire en même temps sa facture énergétique.

Du fait des contraintes financières auxquelles est confronté le secteur public, la Ville de Vienne est à la recherche de nouveaux partenariats public-privé dans des secteurs qui traditionnellement relèvent de la seule compétence de la puissance publique – la commune. Une première expérience menée avec l'aide de la BEI est la construction du complexe scolaire Berresgasse, à Vienne, destiné à accueillir 1 100 enfants âgés de moins de 14 ans. Le complexe comprendra un jardin d'enfants de douze groupes, une école primaire de 17 classes, un collège de 12 classes, ainsi que quatre classes d'enseignement spécial. Le projet sera achevé en 2019. La BEI aura contribué à ce PPP (le promoteur et intermédiaire financier est PORR AG) par un financement de 22 millions d'euros. En 2015, la BEI a approuvé le financement d'un autre projet en PPP portant sur des installations pédagogiques dans le cadre du concept « Campus plus » de la ville de Vienne, dont l'achèvement est prévu pour 2023. Le montant du financement proposé de la BEI est de 300 millions d'euros. Les différents aménagements seront mis en œuvre dans le cadre de contrats de PPP pour la conception, le financement, la construction, l'exploitation et la maintenance.

Enjeux pour l'avenir Rester métropolitaine, inclusive et innovante

Les quatre cycles d'aménagement à Vienne montrent que **les citoyens, les migrants, les responsables politiques et les experts en économie, sciences et administration ont su faire d'une ville en déclin aux marches de l'Europe de l'Ouest une métropole dynamique, mondiale et inclusive au cœur de l'Europe**. Ces trois décennies révèlent aussi que Vienne a, en conséquence, appliqué un modèle d'investissements publics élevés dans les transports, le logement, l'énergie et l'éducation, et que la BEI l'a soutenue dans cette démarche en apportant des moyens

financiers mais aussi une assistance cohérente en conseil et planification de projet. Les projets et programmes que Vienne a réalisés avec le soutien de la BEI démontrent que cette dernière a mis au point des outils adaptés pour les différents aspects de l'aménagement urbain et que la ville a appris à synchroniser ses programmes et ses projets avec les outils innovants de la Banque.



Comment faire durer la « success story » ?

La réussite de la capitale autrichienne a beaucoup à voir avec sa nature intrinsèque de cité de responsabilité sociale et de puissance intégratrice, ancrée dans l'héritage de la « Vienne rouge » de l'entre-deux-guerres. Son statut de Land indépendant conféré en 1922 lui procure l'autonomie en matière de législation et de gestion financière, ce qui était nécessaire pour mettre en œuvre un programme de réforme municipal ambitieux et exemplaire. Ce programme couvrait des domaines allant du logement social aux politiques de la santé et de l'éducation et était porté par le principe de justice sociale. Avec lui, Vienne a pu surmonter la perte de sa situation de métropole capitale de l'empire austro-hongrois – en 1910, Vienne était la sixième ville du monde – et commencer à renvoyer l'image d'une ville progressiste.

Sa réussite, Vienne la doit aussi à sa place de ville de dialogue entre les nations. L'image de Vienne comme lieu de médiation découle de la présence de l'Office des Nations unies et des sièges de l'OPEP et de l'OSCE, ainsi que de la politique étrangère convaincue de l'ancien chancelier Bruno Kreisky, qui contribuera à faire de Vienne un pont entre les deux blocs durant la guerre froide.

L'interprétation moderne de ces éléments de la nature de Vienne reste un principe directeur pour les décideurs de la ville. Le maire et gouverneur Michael Häupl, qui s'est retiré en mai 2018 après 23 ans à la tête de la municipalité, est connu pour ses positions contre le nationalisme, le racisme et la xénophobie et ses initiatives pour défendre l'ouverture, la solidarité, la compétitivité et l'innovation.

Perpétuer cet esprit et le mettre en pratique par de nouvelles initiatives, politiques et mesures urbaines sera au cœur des défis qui attendent Vienne au cours des dix prochaines années. Pour rester dans cet esprit et dans celui de la stratégie-cadre de Vienne ville intelligente, et pour réaliser les objectifs de développement durable fixés par les Nations unies, Vienne devra se concentrer fortement sur trois thèmes durant les quelques années à venir.

Travailler à l'inclusion durable des migrants quel que soit leur statut

Les récentes réactions politiques hostiles aux migrations – qu'il s'agisse de migrations forcées ou de migrations de main-d'œuvre – aggravent sensiblement les problèmes d'intégration. L'intégration est indubitablement une tâche difficile pour les deux parties. Les migrations entraînent un bouleversement des habitudes et mènent à des luttes pour la répartition de la prospérité et des possibilités. Elles rendent l'avenir incertain, en ce qu'il faut trouver comment s'y adapter. Quoique Vienne ait très bien géré tous les flux de migrants des trois dernières décennies, il est également manifeste que des tensions et des problèmes se sont intensifiés sur le marché du travail et plus encore dans l'enseignement et l'éducation. Les adultes et les enfants qui sont arrivés ne partiront pas, cela paraît certain ; il faut donc prendre de nouvelles initiatives, publiques et privées, pour créer et mettre en œuvre de nouvelles formes d'inclusion et le soutien nécessaire afin de tirer parti des avantages économiques et d'alléger le fardeau tant pour la société d'accueil que pour le migrant.

Mettre le logement abordable à l'ordre du jour pour la société et pour l'investissement privé

Le logement social et abordable reste perçu comme une question exclusivement publique et continue de relever du domaine de la responsabilité publique. Mais cette vision s'accorde mal avec la réduction des budgets publics et l'appel au retrait de l'État dans ses interventions sur les marchés de l'immobilier et du logement. La ville a décidé d'organiser une exposition internationale d'architecture, l'IBA_Vienna 2022, dédiée au « nouveau logement social », visant la conception et l'expérimentation de nouvelles formes, qualités et références de logement abordable. S'inspirer de la mise en commun de meilleures pratiques internationales – par exemple, sur de nouvelles façons de susciter et de libérer des capitaux d'investissement privés pour des actions de responsabilité sociétale et sociale telles que la construction de logements abordables et dûment aménagés destinés à la location – sera l'un des enjeux.

L'adaptation « intelligente » de l'aménagement urbain dans le contexte des changements économiques et climatiques

Modèles économiques de rupture, innovations technologiques, échecs et évolutions politiques et économiques mondiaux : tous ces facteurs font qu'il est difficile de prédire l'avenir de l'économie urbaine et ses conséquences pour l'aménagement urbain. En matière de résilience et de durabilité, la numérisation est source de chances mais aussi de menaces. Une mobilité urbaine intermodale plus efficace aura des effets positifs sensibles sur la ville, par exemple ; mais les véhicules à conduite autonome exigeront d'elle de nouveaux investissements dans des équipements techniques coûteux qui devront être réalisés au cours d'une période de transition incertaine. De nouveaux matériaux et procédés de production accroîtront les avantages environnementaux via la production et le commerce en économie circulaire. Des emplois à temps plein seront supprimés par l'automatisation. Les postes à temps partiel et les emplois précaires et mal rémunérés se multiplieront.

Un autre aspect : la densification urbaine de Vienne est déjà – et sera de plus en plus – une nécessité dans l'urbanisme « intelligent ». Cependant, elle pose des problèmes pour l'environnement et pour l'engagement de la ville en faveur des habitats urbains respectueux de l'environnement, du fait de la multiplication des îlots de chaleur. Ce défi exige de nouvelles stratégies en matière d'aménagement urbain.

Tous ces facteurs et d'autres exerceront différentes influences sur l'aménagement urbain à Vienne. Pour réaliser les objectifs climatiques dans un tel contexte, une transformation radicale de la planification, de la construction, de la mobilité et de l'approvisionnement en énergie, entre autres, sera nécessaire. Cela donnera lieu, en conséquence, à de nouveaux investissements et à de nouveaux programmes d'investissement dans les « villes intelligentes ».

Annexe

Liste des prêts à l'investissement accordés par la BEI à Vienne et dans son aire métropolitaine

Environment & Energy

ABWASSER WIEN I	Water, sewerage	22/12/1995	39 376 638	
KLARANLAGE SIMMERING	Water, sewerage	04/10/2001	16 000 000	
KLARANLAGE SIMMERING	Water, sewerage	05/04/2002	46 455 000	
KLARANLAGE SIMMERING	Water, sewerage	26/11/2003	50 000 000	
KLARANLAGE SIMMERING	Water, sewerage	06/09/2004	65 000 000	
EBS ENERGY OPTIMISATION SLUDGE TREATMENT	Water, sewerage	28/04/2014	150 000 000	
				366 831 638
DONAUKRAFT HYDRO POWER (AUSTRIA)	Energy	25/06/1996	26 418 596	
DONAUKRAFT HYDRO POWER (AUSTRIA)	Energy	22/04/1997	25 613 473	
DONAUKRAFT HYDRO POWER (AUSTRIA)	Energy	19/06/1997	102 214 006	
DONAUKRAFT HYDRO POWER (AUSTRIA)	Energy	25/11/1998	40 000 000	
DONAUKRAFT HYDRO POWER (AUSTRIA)	Energy	08/11/1999	97 000 000	
WIEN FERNWÄRME	Energy	27/05/1997	76 857 014	
WIEN FERNWÄRME	Energy	09/06/1999	32 000 000	
WIEN ENERGIE WASTE TO ENERGY	Energy	19/12/2013	70 000 000	
				470 103 090

Housing & Urban Development

GASOMETER WIEN URBAN RENEWAL	Urban development	26/05/2000	29 747 149	
GASOMETER WIEN URBAN RENEWAL	Urban development	04/07/2000	14 252 851	
WIENER WOHNEN	Urban development	26/04/2002	50 000 000	
WIENER WOHNEN	Urban development	09/09/2002	25 000 000	
WIENER WOHNEN	Urban development	14/01/2003	25 000 000	
STADTERNEUERUNG WIEN	Urban development	15/05/2003	25 000 000	
STADTERNEUERUNG WIEN	Urban development	09/01/2004	50 000 000	
STADTERNEUERUNG WIEN	Urban development	01/09/2004	25 000 000	
WÄRMEDÄMMUNG WIENER WOHNEN	Urban development	10/01/2006	100 000 000	
WIENER WOHNEN STADTVIERTELVERBESSERUNG	Urban development	16/02/2007	105 000 000	
WIENER WOHNEN STADTTEILSANIERUNG	Urban development	17/06/2008	105 000 000	
WIENER WOHNEN STADTTEILSANIERUNG	Urban development	28/10/2009	105 000 000	
WIENER WOHNEN ENERGIEEFFIZIENZ	Urban development	15/12/2011	150 000 000	
WIENER WOHNEN ENERGIEEFFIZIENZ	Urban development	09/09/2013	120 000 000	
WIENER WOHNEN REVITALISIERUNG	Urban development	16/05/2017	150 000 000	
				1 079 000 000

Transport & Mobility

OEBB PRIORITY TEN WESTBAHN	Transport	06/09/2007	200 000 000	
OEBB PRIORITY TEN WESTBAHN	Transport	02/06/2008	200 000 000	
OEBB WIEN HAUPTBAHNHOF TEN	Transport	10/12/2008	200 000 000	
OEBB WIEN HAUPTBAHNHOF TEN	Transport	27/03/2009	200 000 000	
				800 000 000
AUSBAU FLUGHAFEN WIEN	Transport	09/06/2006	300 000 000	
AUSBAU FLUGHAFEN WIEN	Transport	22/12/2006	100 000 000	
				400 000 000
PPP OSTREGION AUTOBAHN - PAKET 1	Transport	21/12/2006	350 000 000	
				350 000 000

Education & Universities

INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY AT	Education	24/06/2009	56 000 000	
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY AT	Education	12/12/2013	42 000 000	
FACHHOCHSCHULE CAMPUS WIEN	Education	10/12/2009	35 000 000	
WIRTSCHAFTSUNIVERSITÄT WIEN	Services	07/05/2010	85 000 000	
WIRTSCHAFTSUNIVERSITÄT WIEN	Education	07/05/2010	165 000 000	
VIENNA SCHOOL PPP CAMPUS BERRESGASSE	Education	05/10/2017	21 305 976	
VIENNA SCHOOL PPP CAMPUS BERRESGASSE	Education	08/03/2018	652 054	
				404 958 030
BIG BILDUNG/UNIVERSITÄT INFRASTRUKTUR	Services	07/09/2001	100 000 000	
BIG BILDUNG/UNIVERSITÄT INFRASTRUKTUR	Education	08/05/2002	150 000 000	
BIG BILDUNG/UNIVERSITÄT INFRASTRUKTUR	Services	16/06/2009	60 000 000	
BIG BILDUNG/UNIVERSITÄT INFRASTRUKTUR	Education	16/06/2009	140 000 000	
				450 000 000
				4 320 892 757

In Total

Références

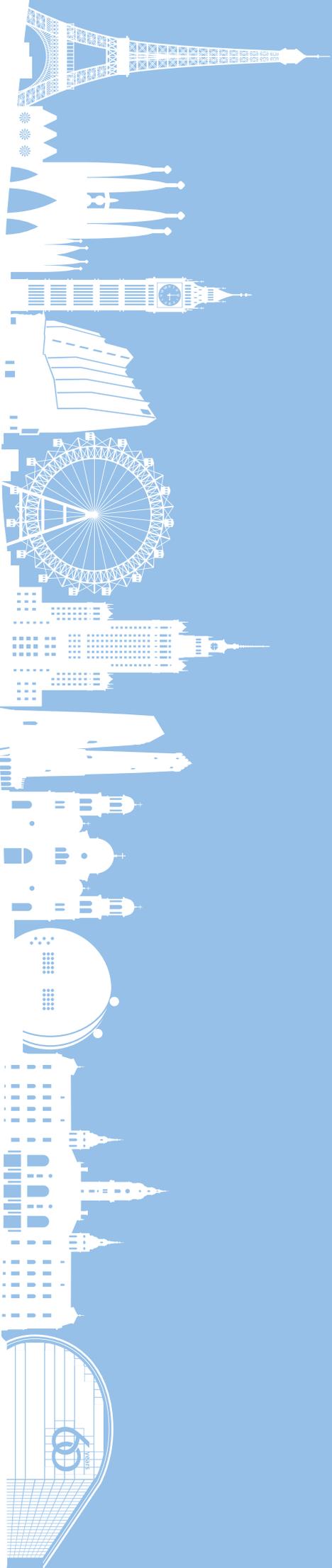
- 1 Plan d'aménagement urbain 1994 de Vienne, p 30.
- 2 Plan d'aménagement urbain 1994 de Vienne, p 30.
- 3 www.viennadc.at
- 4 Rathauskorrespondenz 6.11.2001
- 5 <https://www.wienenergie.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeld/67825/channelld/-58107>
- 6 Die Natur als Vorbild. Die Geschichte der Hauptkläranlage Wien; 2005, Bohmann Verlag.
- 7 Troisième rapport sur la compétitivité internationale de Vienne, [Peter Mayerhofer, Oliver Fritz, Dieter Pennerstorfer (2010): *Dritter Bericht zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit Wiens, Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung Wien (WIFO)*], 2010.
- 8 <https://viennabusinessagency.at/international/location-vienna/vienna-at-a-glance/>
- 9 https://viennabusinessagency.at/fileadmin/user_upload/International/viennainfigures-2017.pdf
- 10 http://www.noe.gv.at/noe/Luftfahrt/Flughafen_VIE_Weiterentwicklung.html
- 11 <http://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/grossraum-wien/wien-hauptbahnhof>
- 12 http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2009/berichte/teilberichte/wien/wien_2009_07/wien_2009_07_1.pdf
- 13 https://oravm13.noc-science.at/apex/f?p=103:6:0::NO::P6_OPEN:N
- 14 <https://www.wien.gv.at/statistik/bildung/tabellen/f-und-e-w-zr.html>
- 15 <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008220.pdf>
- 16 <https://www.wienerwohnen.at/wiener-gemeindebau/geschichte.html>

Eugen Antalovsky est directeur général d'Urban Innovation Vienna GmbH (UIV). Chercheur, consultant, auteur et modérateur, il travaille dans les domaines de l'urbanisme et de l'aménagement de sites, de l'intégration et de l'inclusion sociale, de la démocratie et de la participation, et du tourisme et des relations internationales de la ville. Urban Innovation Vienna (UIV) est un cabinet de recherche, de conseil et de services pour les villes sur les questions d'aménagement urbain et de « villes intelligentes ». Avant cela, il a été directeur général d'Europaforum Wien pendant plus de vingt ans. Il exerce ses activités internationales de conseiller autorisé et expert confirmé auprès d'organes tels que l'Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen (ORATE) et la Regional Planning Association (RPA, New York).

Jana Löw, M.A., est chercheuse auprès d'Urban Innovation Vienna GmbH (UIV). Elle a fait ses études à l'université d'Édimbourg avant de terminer son master en droits de l'homme et démocratisation auprès du Centre inter-universitaire européen pour les droits de l'homme et la démocratisation (EIUC).



Eugen Antalovsky et Jana Löw



Banque
européenne
d'investissement

La banque de l'UE