

Melinda Benkő

Budapest et le Danube

Un point de vue budapesteois en 2011 [□]

Abstract

Budapest's riverside development projects in recent years require a professional reflexion. This essay presents Budapest's urban history in relation to the Danube divided into four stages by the changing relationship between city and river: barrier, opening, crossing and metamorphosis. After a brief historical overview, the paper focuses on contemporary challenges and summarizes the investments planned for different sites simultaneously without coordination. However, the economic crisis moderated the implementation of these projects, so it is possible to predict some visions of the future.

Key words: urban design, urban history, riverside development, contemporary investment, Budapest



Un premier contact avec un lieu se fait au travers de la pensée. Et dans la construction de l'image mentale de Budapest le Danube occupe le rôle central. Le Danube passe au cœur de la capitale hongroise symbolisant l'ouverture de la ville, lui procurant force, grandeur et dimension paysagère. En même temps il matérialise son flux vital en lui procurant fluidité et mouvement; mais aussi une odeur âpre, une brise. De fait, la ville, et ses habitants, sont profondément marqués par le fleuve.

Cet article replace l'évolution de l'occupation des berges dans l'histoire des liens qui unissent Budapest au Danube. Il met en scène le processus contemporain présentant les aménagements réalisés au cours de ces dernières années et expose les projets en cours qui cherchent à utiliser l'exceptionnel potentiel du fleuve. Le point de vue de l'architecte urbaniste et budapesteois reste cependant professionnel.

[□]This paper was supported by the János Bolyai Research Scholarship of the Hungarian Academy of Sciences

1. Brève histoire de Budapest par rapport au Danube

Le destin de Budapest est nettement lisible dans les potentialités du site. Le site est le substrat sur lequel la ville se fonde, se développe, et le lieu qui lui offre son identité première. La dimension paysagère permet d'entrevoir ce qui est existentiel, ce qui est donné à un lieu avant les transformations de l'Homme. Budapest tire son origine du Danube, source de son développement. Le fleuve perce les montagnes dans son orientation Nord-Sud. Le Danube est varié dans sa forme, plus au moins calme, et concentré. C'est la frontière des monts boisés et des plaines lointaines; le fleuve est la ligne de jonction entre la partie Est et Ouest de la ville, c'est à dire la ligne de jonction entre Pest et Buda.

La présentation qui suit divise en quatre phases l'histoire de Budapest en se focalisant sur les différents rôles du Danube au sein de la ville. Le fleuve y fonctionne d'abord comme un barrage. Ensuite les villes s'ouvrent dans sa direction et on y construit des passages, puis les berges sont occupées. Enfin, on attend la métamorphose des friches à proximité.

Barrage

Budapest est occupée dans toute sa superficie depuis environ 4000 ans. Les premiers habitants surveillaient le passage temporaire existant au nord du pied du Mont Gellert. C'est au cours de la première décennie après J.C. que le Danube devient la limite orientale de l'Empire Romain, et que les romains s'installent le long de la rive droite du fleuve. Dans l'actuelle Óbuda, sur une partie divisée par les petites îles de sable, ils construisent d'abord le *castrum* et, après, mitoyen à celui-ci, la cité. La colonie nommée Aquincum – « *Ak-ink* », grande eau, nom issu de l'ancien village celtique- devient le chef-lieu de la province de Pannonie. Les romains occupent les îles du Danube, et tentent la construction d'un pont permanent pour conquérir l'Est. C'est au centre de la Pest actuelle, sur la rive opposée, qu'est fondé un petit *castrum* nommé Contraaquincum au cours du 4^e siècle. Il contribue d'ailleurs à la défense des limites de l'Empire Romain, en partie constituées par le Danube.

Après la conquête du bassin des Carpates par les tribus magyares (hongroises) en 896, au cours de la période médiévale, on compte déjà trois agglomérations importantes situées sur les rives du Danube dans la région actuelle de Budapest. Óbuda est le prolongement de l'ancienne ville romaine d'Aquincum; Pest qui est construite autour des restes de Contraaquincum au 11^e siècle, sur la rive gauche du Danube, se définit avant tout comme une ville marchande ; et Buda, le nouveau centre royal du pays, qui n'est fondée qu'après l'invasion des Mongols en 1241-42 et qui utilise l'élévation topographique, la colline du château devenue forteresse, comme moyen de défense. Les villes sont géographiquement proches l'une de l'autre mais le Danube représente alors une forte frontière entre elles. A l'époque gothique, et au cours de la Renaissance, Buda est un des centres florissants de

l'Europe, peuplée de 24 000 habitants, alors même que Pest n'en compte que 4000. Les 150 années qui suivent, sous domination turque, se caractérisent par une stagnation de la ville en termes de développement. Après la défaite et le départ des Turcs, à la fin du 17^e siècle, Buda et Pest, les villes abandonnées, détruites, et encore complètement séparées par le fleuve, commencent une nouvelle vie.

Ainsi, lors de cette longue période historique le Danube, barrage naturel, est toujours présent, à la fois comme limitation des paysages et des pouvoirs, mais aussi comme régulateur des flux et contrôleur des passages.

Ouverture vers le Danube

Avec l'entrée dans l'ère des réformes nationales et des combats pour l'indépendance naît la volonté de créer une grande ville hongroise. Les changements politiques et économiques du début du 19^e siècle, lorsque Pest et Buda acquièrent un rôle important dans l'Empire habsbourgeois, stimulent la croissance urbaine de la ville. La base de la structure urbaine est alors donnée par le noyau ancien. Cependant, avec la densification du bâti, l'apparition de nouvelles constructions et fonctions (commerces, églises, universités, théâtres, etc.), et avec l'utilisation d'un nouveau style architectural, le néoclassicisme, l'image de la ville commence à changer de manière radicale. Buda et Pest ne se situent pas symétriquement par rapport au Danube, il existe entre leur centre historique un décalage physique et visuel: la traversée, le ponton traditionnel est entre la limite sud de Buda et la limite nord de Pest. Le premier plan d'aménagement de Pest, conçu par János Hild en 1805¹, conduit au réaménagement du centre et à l'extension de la ville avec la découverte du potentiel des rives du Danube. De fait, le développement de Pest, qui trouve face à elle la colline de Buda, prend la direction du nord. Les nouvelles constructions de la rive gauche possèdent une unité de hauteur et d'esthétique où l'architecture de style néoclassique s'impose. Au cours de la première moitié du 19^e siècle naît une ville horizontale avec une façade principale qui s'oriente déjà vers le fleuve. Mais en même temps, Buda et Pest conservent encore une distance de sécurité par rapport au fleuve sauvage. La force du Danube, souvent impénétrable, et qui fait peur, décide pendant longtemps de la vie le long du rivage. On ne peut traverser le fleuve qu'avec des barques ou via des pontons ; et la traversée se révèle toujours aventureuse. Les territoires situés le long des rives sont ravagés chaque année par les inondations. L'une des plus grandes détruit, en 1838, la majorité des bâtiments d'habitation coté Pest alors que celle-ci n'est pas encore protégée par des quais.

Le Danube constitue en réalité un obstacle naturel à l'unification des colonies, et ce malgré les rapports étroits qui existent entre les villes de Buda, Pest, et

¹ PREISICH, Gábor (1960): *Budapest városépítésének története - Buda visszavételétől a II. világháború végéig* (Histoire des travaux d'urbains à Budapest de la reconquête de Buda à la Deuxième Guerre mondiale), Terc Kiadó, Budapest 2004. 51-65.

Óbuda. L'idée de la construction d'un pont permanent apparaît en 1786. Toutefois la réalisation du *Lánchíd* n'aboutit qu'entre 1839-48, grâce au projet d'Adam Clark qui bénéficie du soutien de István Széchenyi, le « plus grand hongrois », un des fers de lance de l'esprit moderne du pays.

Ce fut toujours le Danube qui fit vivre la ville. Sa richesse, sa culture, ainsi qu'une importante part de sa spectaculaire métamorphose se firent grâce au fleuve. L'eau était l'un des trajets commerciaux les plus importants, et sur les rives du fleuve s'étalaient les plus grands marchés de la ville. La force hydraulique mettait en marche des centaines de moulins, puis au cours de la deuxième moitié du 19^e siècle l'industrie implantée dans la ville, chercha toujours la proximité du fleuve. L'explosion du développement de la ville après 1867, l'année de la naissance de la double monarchie austro-hongroise, fut basée sur l'approvisionnement du Danube.² On construisit les quais, de nouvelles rangées de maisons, les monuments sur les rives (l'Académie Hongroise des Sciences, le Parlement, les hôtels, l'office Principal de Douanes, Casinos, etc.), et les nouvelles places de la ville restructurée ouvrirent le centre de Budapest vers le Danube.³ Le fleuve ne fut plus concentré uniquement comme l'élément principal du paysage, mais devint le plus important axe urbain du centre de la ville. En 1873 enfin, Buda, Pest, et Óbuda furent officiellement unies. La capitale hongroise sur les rives du Danube prit l'envergure d'une véritable métropole européenne.

Passage

Beaucoup de villes se situent sur les rives d'un fleuve, mais peu présentent une telle symbiose avec celui-ci : chacune des deux composantes s'affirment de par leurs caractères propres mais témoignent aussi d'une harmonie sincère. Le Danube a, malgré la ville, gardé sa force, sa monumentalité, et les quais ont sensiblement avancé sur sa largeur. Budapest fonctionne comme un ensemble, elle n'est pas divisée, comme cela pourrait être le cas, en deux parties indépendantes. En réalité, un rapport équilibré d'échelle existe entre la ville et le fleuve. Le flux des eaux n'est pas contrarié par des méandres forts et soudains. Sa beauté s'exprime dans un cadre uni, calme; sa forme en « S » et ses îles réservent des surprises. La grandeur et la largeur du Danube sont conformes à l'échelle d'une métropole. Un fleuve d'une largeur de 300 mètres permet encore une bonne lecture de la rive opposée : l'architecture du quai apparaît très nettement, les bruits également; on distingue encore les silhouettes, la vie, la mouvance urbaine. L'effet monumental de la ville fonctionne sur la largeur du cours d'eau. Mais au-delà d'environ 500 mètres, le fleuve crée une véritable rupture entre les deux berges, nous sommes alors sur la rive d'un fleuve immense et fascinant, et ce fleuve devient pour la ville une limite entre deux espaces opposés. L'effet

² KOLUNDZSIJA, Gábor: *A rakodópart kövei – A budapesti dunai rakpartok* (Les pierres du quai d'embarquement. Les quais du Danube à Budapest), Budapest folyóirat, 2007/6. 21-27.

³ DÉRY, Attila: *Pest története és művészete* (Histoire de Pest et son art), Terc Kiadó, Budapest 2005.

esthétique le plus favorable est un compromis entre 300 et 500 mètres de largeur. Dans le centre de Budapest, la largeur du Danube est dans cet intervalle: il n'y a qu'à ouvrir les yeux ou se donner la peine de le traverser⁴.

Les ponts sur le Danube constituent un point de vue intéressant sur la ville. Leur échelonnement et leur distance donnent le rythme des sections des quais. La distance entre les ponts est fonction de la largeur du fleuve. A Budapest, par exemple, il n'y a que sept ponts dans la partie centrale, tandis qu'à Paris il y en a plus de vingt. Cependant le rapport de proportion entre la dimension des ponts et leur écartement reste le même pour les deux villes. Elles présentent une « mesure » musicale identique, mais jouée sur un rythme différent. De nos jours, les rives de Budapest sont liées par neuf ponts routiers. Le cœur historique de la ville se situe entre le pont Marguerite et le pont Petőfi. Ces deux ponts sont parties intégrantes des grands boulevards de Pest et de Buda et procurent à la ville une assise marquée par une forte horizontalité. Du point de vue de la circulation ils revêtent une importance essentielle, formant les vecteurs de la centralité. De plus, le pont Marguerite permet également la desserte de l'île homonyme (Ile Marguerite). Cette île est dotée d'un passé historique important: îlot de verdure dans la ville, zone de promenade, de loisir, équipée d'un complexe sportif, d'un théâtre, d'un cinéma en plein air; en somme une zone d'oxygénation. Les trois ponts du centre, le pont de Chaîne, le pont Elisabeth, et le pont de la Liberté, sont des éléments marquant du paysage urbain : élégants, élancés, robustes et de structure de type suspendu. Le pont de Chaîne et le pont de la Liberté sont le prolongement de petits boulevards créés à l'endroit de l'enceinte médiévale de Pest. Ces ponts montrent « fièrement » leur structure reconstruite à l'identique à la suite de leur destruction lors de la deuxième guerre mondiale. Leurs formes dynamiques présentent une stabilité physique et temporaire au-dessus des eaux mouvantes du Danube. Le pont Elisabeth, lui, a été remplacé par une nouvelle blanche d'édifice en acier en 1964, ce qui lui confère une impression de légèreté. Il prolonge le grand axe moderne du centre de Pest et débouche sur les énormes rochers du mont Gellért parvenus jusqu'au fleuve à Buda.

Buda et Pest communiquent physiquement par ces passages construits. Il existe de superbes points de vue depuis ces ponts, offrant des panoramas opposés et toujours variés sur les deux rives du Danube. Pour profiter de ce spectacle exceptionnel il ne suffit que de quelques minutes et quand on mesure la durée des différents types de traversée (voiture, tram, vélo, à pied), le Danube en chiffre s'exprime.⁵

Métamorphose

⁴ BUZA, Péter: *Buda Duna Pest*, Officina Nova Könyv- és Lapkiadó Kft., Budapest 1990.

⁵ Recherches d'une étudiante en architecture, KIS Alexandra, BME Urbanisztika Tanszék, 2011.

Le Danube est le plus grand fleuve d'Europe centrale et Budapest la plus grande ville du Danube.⁶ Le Danube tient sa grandeur de son paysage, du fait qu'il partage Budapest en deux parties, qu'il traverse le centre, longe le Parlement, la colline du château, le mont Gellért ... Dans le centre-ville, sur les rives du Danube - où du point de vue du bâti, les choses majeures ont été achevées lors des deux derniers siècles - on trouve des signes de changements attendus, espérés ou craints: réhabilitation des bâtiments, renouvellement des façades, quelques constructions nouvelles. Mais la vraie métamorphose visuelle et physique nous attend encore sur les rives du Danube: il s'agira de la reconquête des quais encore occupés par les voitures, du réaménagement des espaces publics ouverts au fleuve et de la revitalisation des friches industrielles. Un projet complexe dédié à la beauté et à l'âme de Budapest peut redonner son rôle multiple au Danube, en transformant l'espace pour l'embellir et en réinventer ses usages.

2. Les rives du Danube à Budapest aujourd'hui

Quittons maintenant le centre historique de Budapest, où la nécessité première est le réaménagement des espaces publics le long du Danube, et attachons nous à voir ce qui s'est passé sur les rives du fleuve et les presque 1000 hectares en friche, libérés de l'activité industrielle à partir des années 1980, et privatisés après le changement du régime politique de 1990. Si l'on regarde uniquement le chiffre des terrains officiellement disponibles le long du Danube, les valeurs sont surprenantes. Budapest, est l'une des villes d'Europe disposant de la plus grande superficie aménageable, 52 500 hectares dont 2000 hectares pour le seul centre historique. Si on réalise une estimation par rapport aux friches industrielles qui se trouve à Budapest sur les rives du Danube, on observe qu'approximativement 1000 hectares de terrain sont à réinventer. Une dimension et un potentiel incroyables!

Pour mieux comprendre ces chiffres, regardons et comparons les à ceux de grands projets d'aménagement bien connus de quelques villes européennes: la *City of Tomorrow* à Malmö – 160 ha, *Ijburg* à Amsterdam – 150 ha, Paris Rive Gauche (Masséna, Tolbiac, Austerlitz au bord de la Seine) - 130 ha, *Hafen City* à Hambourg – 100 ha, *In der Wiesen* à Vienne – 63 ha, *Theresienhöhe* à Munich – 45 ha, etc.⁷

De multiples projets à Budapest reposent sur le potentiel offert par le Danube.⁸ La première décision importante pour la sauvegarde du paysage urbain historique, du centre et des rives du fleuve, est prise avant même le changement de régime,

⁶ *Budapest krónikája* (La Chronique de Budapest), Corvina Kiadó, Budapest 2007.

⁷ BENKŐ, Melinda et FONYÓDI, Mariann: *Glocal city – kortárs európai városépítészlet* (Projet urbain contemporain d'Europe), Terc Kiadó, Budapest 2009.

⁸ SCHNELLER, István: *A Duna Budapest városfejlesztési koncepcióiban* (Le Danube dans les conceptions de développement urbain de Budapest), Régi-Új Magyar Építőművészet, Utóirat, 2004/6. 25-27.

en 1987, lorsque « Budapest avec les rives du Danube, le quartier du château de Buda et l'avenue Andrassy » deviennent patrimoine mondial de l'Unesco. En 1990, le programme du maire prévoit l'extension de ce noyau central exceptionnel en l'allongeant dans la direction Nord-Sud en bord de fleuve. Le Plan Directeur de Budapest de 1994 définit cinq zones caractéristiques de la ville. Il différencie la zone intérieure – le centre, la zone montagneuse – les collines de Buda, la zone de transition – l'ancien terrain industriel autour du centre, la zone extérieure – les zones pavillonnaires et la zone du Danube comme une unité autonome. C'est la naissance de l'idée que les rives du Danube forment et doivent former un paysage urbain continu. Le Plan cadre de la réglementation de la capitale, réalisé en 1997, concrétise quelques principes pour les aménagements futurs: il évoque la transparence du bâti tout au long de la vallée du Danube en souhaitant que les nouvelles constructions ne séparent pas la ville de son fleuve. Il désigne également une bande large de 30 mètres non constructible le long des berges qui fonctionne comme un espace vert, public et continu. La Stratégie de Développement de Budapest, acceptée en 2003, prévoit des zones d'action dans le développement de la ville afin de concentrer les investissements. Les plus grands et les plus importants de ces terrains se trouvent, naturellement, au bord du Danube: le secteur Buda-Nord (le site de l'ancienne ville romaine, Aquincum) et le secteur Budapest – Sud (le site au Sud du centre de la ville, sur les deux rives du Danube et sur l'île de Csepel). En 2005, le Plan Structurel de Budapest définit les lieux exacts de développement de l'infrastructure urbaine. Tout le monde sait, depuis longtemps, que la ville se doit d'investir. Budapest a besoin de nouveaux ponts routiers (Aquincum, Galvani, Albertfalva), du développement de sa voirie, du renouvellement et de l'expansion des transport en commun, de l'amélioration de la qualité de l'eau, de la construction d'une station d'épuration aux normes modernes, du réaménagement des espaces publics de la ville, etc. Le Programme Podmaniczky, un programme stratégique à moyen terme, paru en 2005, identifie Budapest comme « la Ville du Danube », où c'est clairement ce dernier qui offre la base conceptuelle de développement de la ville. En 2009, la Stratégie de développement de Budapest, montre les secteurs à revitaliser en bord de fleuve et parle même de nouveau des rives comme unité urbaine.

Au-delà de ces projets municipaux, dans tous les grands concepts ou compétitions internationales, Budapest a basé son identité sur le Danube et ses rives : pour l'Exposition universelle prévue en 1996 –mais annulée en 1994- pour la Capitale Européenne de la Culture 2010 –c'est Pécs qui sera finalement choisie - pour les Jeux Olympiques auxquelles la ville a souvent candidaté.

Le Danube n'est pas seulement une voie essentielle pour la ville, c'est aussi un organe de passage international qui relie dix États européens. Ainsi, le nouveau programme de développement régional de l'Union Européenne, la Stratégie du Danube 2011, ouvre-t-il des perspectives futures pour la « capitale » du fleuve, Budapest.

Aménagements contemporains – idées réalisées et celles qui restent en projet

Pour comprendre les investissements des dernières années, il faut connaître le contexte de la politique urbaine établie après le changement du régime. La loi des collectivités locales de 1990 a décentralisé le pouvoir et, dans ce nouveau système, les conseils municipaux ont établi deux niveaux égaux à Budapest: la ville de Budapest d'une part et ses 23 arrondissements d'autre part. La loi offre ainsi aux municipalités de réels pouvoirs politiques et économiques ainsi qu'une grande autonomie.⁹ Budapest devient de fait une ville divisée, et, ce n'est non plus la ville qui développe ces 1000 hectares en friche sur les rives du Danube, mais 12 des 23 arrondissements que compte la capitale hongroise –ceux qui touchent le fleuve-. Ces collectivités locales fixent les règles d'urbanisme et de construction, attribuent les permis de construire et possèdent des compétences indépendantes en matière de gestion budgétaire. On assiste alors à une période de compétition entre les mairies d'arrondissements et à un manque total de coordination.

C'est aux alentours de l'an 2000 que les grandes sociétés immobilières internationales commencent à découvrir le potentiel inhérent aux quartiers situés en bord de fleuve. Naturellement, le phénomène est également à mettre en relation avec la forte croissance de l'économie globale de l'époque et avec le rôle changeant de Budapest dans la géopolitique de l'Europe.¹⁰ Au fur et à mesure –et ce dès après 1990- les friches industrielles qui appartenaient à l'État ou aux municipalités d'arrondissements sont privatisées, et deviennent propriété espagnole, israélienne, irlandaise, anglaise, portugaise, hollandaise, allemande ou encore hongroise.

Plusieurs facteurs jouent dans le choix des sites à développer en priorité sur les rives du Danube. Le plus important est toujours la position de la friche par rapport au centre historique et le panorama qu'il propose (surtout Ferencváros - le 9e arr. et Újbuda - le 11e arr.). La bonne situation dans la structure urbaine, l'accessibilité (voirie, transport public), l'investissement vert (c'est-à-dire le fait que les terrains ne possèdent pas de bâtiments à conserver ou de monuments classés), la forme des berges, l'état de la nature, etc. représentent aussi des composantes essentielles dans la prise de décision. Par ailleurs, la stratégie des arrondissements joue également un rôle dans l'attraction d'investisseurs à travers le règlement local de la construction –ce qu'il est possible ou non de faire- et notamment des éléments comme la superficie du site à réaménager, la densité, le coefficient d'occupation des sols, la hauteur du bâti, etc. (surtout Angyalföld – le 13e arr., Ferencváros – le 9e arr., Újbuda – le 11e arr. et Csepel - le 21e arr.). Les quartiers situés plus loin du centre, et qui possèdent, eux aussi, des sites à développer sur leurs rives (Újpest – le 4e arr., Pesterzsébet – le 20e arr., Budafok-Nagytétény - le

⁹ *Synthèse du rapport sur la ville de Budapest en Hongrie* - étude de l'ANAH (Agence nationale de l'habitat) en collaboration avec MTA-VITA, Paris 2009.

¹⁰ NOISSETTE, Patrice et VALLÉRUGO, Franck: *Un monde de villes – Le marketing des territoires durables*, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aiguës 2010

22e arr. et Soroksár – le 23e arr.) ne restent pas sans intérêts pour les promoteurs mais bénéficient d'une certaine manière d'investissements plus modestes et provinciaux.

On projetait de vendre plusieurs millions de mètres carrés sur les nouvelles rives du Danube à Budapest avant la crise économique de 2008. Ces « villes dans la ville » étaient déjà imaginées. Dans ce gigantesque rassemblement d'investisseurs et d'arrondissements les premiers pouvaient construire tandis que les seconds se contentaient d'attendre.

Observons maintenant, en suivant le cours du Danube à travers la ville, quelques exemples de projets déjà réalisés ou encore en cours.¹¹

Coté Buda, rive droite:

Óbuda - le 3e arr.: Rive Romaine, Nánási kert, Római Wellness Otthon¹², l'ancienne Usine á Gaz – 27 ha¹³, Graphisoft Parc¹⁴, friche de Buszesz, Ile des rêves (*Álomsziget*) - 32 ha¹⁵, Sun Palace¹⁶, etc.

Buda - le 2e et le 1er arr.: ces arrondissements centraux ne disposent pas d'importantes superficies à développer sur la rive du Danube mais possèdent une façade urbaine continue (les quelques parcelles à construire sont occupées par les investisseur hôtelier¹⁷), des monuments historiques, des institutions, des bains (la plupart sont encore en mauvais état – Rudas, Király, Lukács), d'autres lieux touristiques près du fleuve. Ce qui manque encore c'est le réaménagement des espaces publics le long du Danube, la rénovation de plusieurs bâtiments, la transformation des berges, une approche du Danube...

Újbuda - le 11e arr.: Campus Lágymányos¹⁸, Öböl XI avec la baie Kopaszi – 56 ha¹⁹, les friches d'Albertfalva²⁰, etc.

Budafok-Nagytétény - le 22e arr.: Usines Furnér, la caserne militaire²¹, Duna Spirit²², etc.

¹¹ Il est normal que la plupart de ces projets utilisent des mots en relation avec le fleuve pour leur marketing: Duna, Danubio, Rive, île (Sziget), baie (Öböl), Marina, etc.

¹² 250 appartements construits malgré le problème d'inondation qui n'est pas résolu.

¹³ Parmi les problèmes importants qui empêchent le développement : la présence de monuments industriels classés, la pollution du sol, la manque de développement de l'infrastructure urbaine, et notamment le fait que Budapest ne réalise pas le pont Aquincum projeté depuis déjà longtemps.

¹⁴ Un promoteur hongrois, le Graphisoft SE, réalise ici un développement exemplaire depuis 1996: www.graphisoftpark.hu

¹⁵ Sur un tiers de l'île Hajógyár, à l'endroit de la friche d'une ancienne usine navale on projette des centres de conférences, des hôtels, un parc de loisirs.

¹⁶ 550 appartements construits dans la rue Nagyszombat.

¹⁷ Par exemple Hôtel Lánchíd19, Art Hôtel.

¹⁸ Site désigné pour l'Exposition Universelle de 1996 et développé depuis comme campus universitaire et pôle d'excellence avec Info Parc.

¹⁹ Le site fut propriété de la municipalité avant d'être privatisé et acheté par un investisseur hongrois qui réaménagea les espaces publics au bord du Danube en 2007 (baie Kopaszi). Il fit notamment changer les règles de construction puis vendit le terrain à un investisseur espagnol, qui revendit lui-même à un Portugais.

²⁰ Un projet d'un pont d'habitation de 7 étages et d'un grand cercle paru en 2010 comme des éléments attractifs d'un investissement international projeté sur les rives et sur l'eau!

Côté Pest, rive gauche:

Újpest – le 4e arr.: A Újpest se trouve la plupart des puits qui alimentent Budapest en eau potable. Le paysage sur les rives de la banlieue s'affirme, lui aussi, par sa forte identité: là, le Danube est plus proche, plus tactile, accessible. Là, les berges sont moins bâties, elles voient apparaître de façon ponctuelle des établissements sportifs, des maisons de repos, et, en arrière-plan, la silhouette des friches des zones industrielles.

Angyalföld, Újlipótváros - le 13^e arrondissement: grands investissements projetés l'un à côté de l'autre sur la rive de l'arrondissement: 360° Budapest - 13 ha²³, Prestige City²⁴, Marina Part,²⁵ Parc Danubio²⁶, deux tours de bureaux de 65 mètres de haut construits près de la tête du pont Árpád²⁷, Riverloft / Riverside²⁸, etc.

Belváros – 5e arr.: Dans le centre de Pest le quai bas demeure réduit à l'état d'autoroute urbaine. La relation physique entre le Danube et la ville manque, le fleuve est encore presque inaccessible aux piétons. Néanmoins un espace piéton construit au début du 20^e siècle et longeant la rive sur le quai haut de Belváros permet depuis Pest une ouverture exceptionnelle vers le fleuve et plus loin vers Buda. A l'aide du programme de réaménagement des espaces publics du « Cœur de Budapest », débuté en 2007, les places se renouvellent au bord du Danube.²⁹

Ferencváros – 9e arr.: Centre Millenium: Résidence Duna-Pest, Maison Castrum, Théâtre National, Palais des Arts, Centre des Congrès, bureaux, hôtels³⁰, ponts commerciaux piéton³¹, Duna City – 33 ha³², Dépôts publics³³, etc.

Pesterzsébet - le 20e arr.: Logement « méditerranéen »³⁴, Dunagyöngye, etc.

²¹ Grandes friches entre la route nationale N° 6 et le Danube juste à côté de l'île de Háros, l'île protégée du Danube comme site naturel.

²² Zone verte qui n'a pas encore été urbanisée mais qui se trouve près du nouveau pont routier M0.

²³ Un investisseur israélien prépara la construction de 2000 appartements en 2007 mais la crise économique arrêta définitivement le projet.

²⁴ Tours d'habitations et port de yachts réalisés en 2006.

²⁵ 1500 nouveaux appartements sur les rives réaménagées.

²⁶ 2000 appartements projetés autour de la baie Foka mais qui ne sont pas encore réalisés.

²⁷ Depuis les changements politiques, il y a une discussion permanente par rapport à la hauteur permis du bâti à Budapest. La ville historique est horizontale avec un tissu homogène mais la pression politique et économique est très forte pour laisser construire des gratte-ciels, naturellement sur les meilleurs sites de Budapest.

²⁸ Riverloft, la transformation d'un monument industriel en bâtiment d'habitation luxueux et Riverside, le nouveau complexe de dix étages et de 175 appartements.

²⁹ Fővám tér 2010, Március 15-e tér, 2011.

³⁰ C'est ici que le centre-ville de Pest s'allonge vers le Sud depuis 2000.

³¹ Les ponts piétons avec fonctions commerciales cherchent leur place idéale à travers le Danube.

³² Ce projet grandiose fut présenté à l'exposition MIPIM à Cannes en 2007. Tours, densité, urbanité, mixité, aménagement des berges prévus, mais la crise économique arrêta complètement cet investissement hollandais.

³³ Énorme friche industrielle entre le Danube et la route Soroksári où les anciens bâtiments sont déjà démolis, et qui attend son futur.

³⁴ 650 appartements construits.

Soroksár – le 23e arr.: partout des terrains sous-utilisés en bord de fleuve.

L'île de Csepel, située au milieu du Danube:

Csepel – le 21e arr.: Une partie de Budapest se situe sur la pointe nord de l'île de Csepel. Csepel, de par sa taille, sa proximité du centre et sa très faible urbanisation, est un terrain clef dans le futur développement de Budapest. Terrain en friche, le site compte environ 200 hectares. Les projets pour ce lieu sont nombreux: quartier de tours - la Défense budapestoise- site pour l'Europan 7, nouveau centre de la ville entouré par le Danube, parc urbain, etc. « *Immensité. Le premier mot qui nous vient à l'esprit quand nous nous retrouvons au nord-est de Csepel... Le Danube a disparu, caché lui aussi. Et derrière ces façades, sortant comme des cheminées, les ailes de la Liberté de Buda, une cheminée d'usine à Pest et le sommet des barres HLM de Csepel. La ville au loin nous entoure.* »³⁵

3. Le futur des rives

Si quelqu'un se demande quelle est la plus belle avenue de Budapest, il n'existe qu'une seule réponse: le Danube. La ville s'oriente vers lui, comme séduite par ce miroir.

Le Danube attire le regard de Budapest qui en vient parfois à oublier ses propres qualités, préférant se projeter dans un futur formé par ses rêves. Pour la ville, pour les arrondissements situés en bord de fleuve et pour les investisseurs, tout semble mieux, presque idéal, le long du Danube. Là, les sites à développer promettent beauté, bonheur et profits. C'est la raison pour laquelle la plupart des projets de ces dernières années exagéraient la réalité budapestoise. Mais avec l'apparition de la crise du marché à partir de 2008, les rives de la ville ont, d'une certaine manière, gagné un peu de temps. Peut-être faut-il désormais que la démarche stratégique évolue dans son rapport à l'espace et au temps. Il s'agit de changer les valeurs de l'occupation des espaces encore en friche et de transformer le temps des projets. La nécessité de prendre en compte la complexité de ces lieux exceptionnels en coordonnant matériel, immatériel et interactions humaines doit apparaître. La forme des villes et leur organisation générale diffèrent selon le pouvoir (politique et économique), et la culture (société, architecture, niveau technique, etc.). Le futur des sites à réaménager en bord de Danube à Budapest peut être imaginé à travers plusieurs scénarios extrêmes.

A) Budapest se transforme en une ville linéaire longue de 25 km avec une urbanisation incroyable de ses rives. De nouveaux quartiers denses apparaissent au nord et au sud. Une petite section historique au milieu, des façades continues sur le Danube, des aménagements piétons sur les berges, de nouveaux ponts, un grand trajet sur la route fluviale définissent alors la ville. Dans ce cas le Danube joue le rôle principal du paysage urbain et organise la vie dynamique.

³⁵ Cité par BISIAUX Alexis et GALLOO, Aurélien: *Contrastes et relations, intervention dans un quartier pericentral de Budapest: Csepel*, Mémoire de projet diplôme, Lille-Budapest, 2003.

B) Budapest se calme. On ne construit rien le long du fleuve, la nature reconquiert les rives et entoure le centre historique. Budapest devient plus petite et plus compacte, les banlieues sont séparées par la couronne verte. La présence du Danube, élément paysager très fort, désigne la ville sereine.

C) Les rives restent fragmentées. Condominiums luxueux et terrains en friche sont voisins, tours d'habitation et bureaux se trouvent à côté de cabanes insalubres. Les parcs urbains deviennent très populaires en bord de fleuve et les voitures utilisent l'autoroute des berges... La ville continue sa vie d'aujourd'hui, elle reste hétérogène, diffuse et instable.

Conclusion

Du développement des rives du Danube à Budapest il devrait rester la recherche infinie de l'équilibre entre ville et nature, entre exigences économiques et sociales et exigences environnementales. Budapest ne doit pas être un ensemble de districts où chaque volonté s'exprime seule, aveuglément, mais peut et doit être un tout, un seul corps qui se pense comme un système. La ville change, les rives se transforment, mais le Danube est toujours présent. C'est le destin d'un fleuve investi d'une métropole où le temps s'écoule selon le rythme des flots ...