Chère Margit...

Deuxième pont de Hongrie, construit il y a 133 ans, le Pont Margit a été rénové pour la dernière fois en 1979. Il est actuellement en “mauvais état”, selon la qualification officielle et selon les 50 000 automobilistes traversant chaque jour les rives du Danube ou visitant Margit sziget, le terrain de loisir le plus fréquenté de la capitale. Puisque le pont Szabadság est de nouveau ouvert à la circulation, rien ne devrait empêcher les travaux de rénovation de débuter.

L’annonce des travaux a soulevé quelques problèmes e taille: le projet, estimé à 13 Mds de HUF en 2007, s’avère beaucoup plus cher que prévu, entraînant des difficultés de financement et de réalisation. Pourqoui les coûts de rénovation s’élèvent-ils à 30 Mds de HUF désormais et comment la ville de Budapest obtiendra-t-elle les ressources nécessaires pour commencer ces travaux de haute importance?

Le budget initial de 13 Mds de HUF, accepté par la municipalité de Budapest en 2007, a manifestement été sous-estimé. Pourquoi? Peut-être pour masquer le manque de financement de la ville et afin de s’assurer de l’obtention des fonds européens, contrôlés uniquement par le NFÜ (Bureau National de Développement) pour les projets inférieurs à 50 000 euros, soit 14 Mds de HUF. Notons en outre que l’UE n’a pas tendance à accéder aux demandes de subventions pour des projets de rénovation jugés trop coûteux et contrôlés par la Commission Européenne.

D’autres raisons sont à prendre en compte dans cette augmentation, en particulier la hausse des prix des matières premières sur le marché mondial, l’intensification de

l’inflation, l’augmentation de la TVA à 25% depuis le 1er juillet et la crise mondiale, qui a conduit à une hausse des tarifs bancaires, frappant une ville obsédée par un déficit annuel de 40 Mds de HUF généré par BKV.

Comment est-il désormais possible de financer ce projet de 30 Mds de HUF?

6 Mds de HUF proviennent des fonds structurels européens, attribués par le budget central selon un édit du gouvernement datant de 2006 et permettant de financer les investissements importants et de grande ampleur sans procédure d’appel d’offre. Cette somme devaient être complétée par 6 Mds de HUF provenant des ressources propres de la ville et par 1 Md de HUF de BKV pour le mantien de la circulation durant les rénovations, une somme pesant finalement le budget de la ville. Reste donc 17 Mds de HUF à trouver.

Au début, la ville avait prévu de décaler les projets de modernisation des tramways 1 et 3, permettant d’épargner 10 Mds de HUF mais provoquant aussi une perte de 33,8 Mds de HUF de fonds européens que le budget n’aurait pu combler à l’avenir. C’est pourquoi le conseil municipal a préféré opter pour la réorientation de certaines sommes, prévues pour être attribuées au projet de la M5 ou de la construction de quelques pistes cyclables, et fait appel à d’autres sources qui, il faut bien le reconnaître, restent mystérieuses. L’essentiel du budget supplémentaire provient d’un fond municipal pour la reconstruction de ponts d’où sera prélevé 13,2 Mds de HUF. Sorte de “caisse noire” des projets de rénovation des ponts de Budapest entre 2010-2015, estimée à 86 Mds de HUF, ce fonds n’était initiallement pas destiné à



rgit.

L’objectif des travaux

Après les rénovations, le visage du pont restera inchangé. En effet, il s’agit plutôt de travaux techniques, destinés à renforcer et moderniser les pilliers et la base de la

structure pour sécuriser de nouveau le pont. Outre l’élargissement des voies dédiées aux tramways, le changement le plus marquant sera le remplacement des passages sous-terrains par des passages piétons et des feux au milieu du pont. La procédure d’appel d’offre pour les travaux de rénovation n’a pas donné lieu à d’âpres batailles: seuls deux groupes, tous deux hongrois, ont remis des propositions et l’appel d’offre a été remporté par Hídépitô Zrt. Le fait qu’aucune société étrangère n’ait déposé de candidature s’explique par la complexité des travaux et des procédures de contrôles locales, jugées trop difficiles et souvent trop risquées pour les entreprises étrangères, expliquent les représentants de la municipalité.

Budapest, une ville en travaux

La municipalité de Budapest a été fortement critiquée ces derniers temps pour ses investissements. Sont montrés du doigt ses difficultés récurentes à équilibrer le budget, la ville se montrant incapable de réduire son déficit tout en maintenant des projets d’investissements primordiaux, tant à l’échelle municipale que gouvernementale. C’est ainsi que le gouvernement a fondé le Conseil de Développement de Budapest (CDB), supervisé par les fonctionnaires des différents ministères, qui veille au bon déroulement des investissements de la ville, à la clarification des comptes européens et à la stabilisation financière des projets de la capitale. Pál Steiner, président de CDB, explique qu’à côté du projet du Métro4, gonflé à 510 Mds de HUF, dont 266 Mds proviennent de l’UE, il y a d’autres projets de grande échelle à Budapest, comme la rénovation de l’Académie de Musique et celle du Musée des Beaux Arts, ainsi qu’une quarantaine d’autres investissements, de la reconstruction des lignes de tramway 1 et 3, au centre de traitement des eaux usées de Csepel, en passant par le projet de Budapest Szíve – projet de revitalisation du centre ville disposant d’un budget de 7 Mds de HUF. Notons, que cet été ne sera pas plus calme que les autres : beaucoup de reconstructions, de rénovations et sutout de déviations. En somme, pour échapper à l’enfer des enbouteillages, il est préférale de quitter la ville le plus souvent possible !

Kata Bors

- 1 vue

Catégorie
Agenda Culturel