

Budapest : tempête sur le Danube

Par [Pierre Waline](#) le mer 01/07/2020 - 10:02



Jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle, aucun pont ne reliait sur le Danube les deux villes – alors encore distinctes – de Pest et Buda. Il fallait prendre le bateau ou recourir à un pont flottant. C'est en 1849 que fut inauguré le premier pont reliant les deux rives, aujourd'hui connu sous le nom raccourci de „*Pont de Chaînes*” (*Lánchíd*), devenu véritable emblème de la ville. Son nom complet : „*Pont de chaînes Széchenyi*” („*Széchenyi lánchíd*”), du nom de celui qui fut à l'origine de sa construction, le comte István Széchenyi. (La dénomination „*pont de chaînes*” n'étant qu'une traduction de l'allemand „*Kettenbrücke*”, „*pont suspendu*”.)

Qui était István Széchenyi ? Qualifié de son vivant par Kossuth de „*le plus grand des Hongrois*”, le comte Széchenyi (1791-1860) peut effectivement être considéré comme l'une des grandes figures du pays. Homme politique, écrivain, économiste, philanthrope et mécène, Széchenyi est à l'origine de bien des innovations apportées au pays à cette époque dite de „*l'Ère des Réformes.*” Homme hautement cultivé d'esprit ouvert, la Hongrie lui doit aujourd'hui encore beaucoup. Telle, par exemple, l'Académie des Sciences fondée sur son initiative. Voyageur inlassable, il s'inspira de ce qu'il avait pu admirer ou apprécier à l'étranger.

Tout commença au cours de l'hiver 1820, alors que la débâcle du Danube l'avait empêché de traverser le fleuve pour se rendre aux funérailles de son père. C'est alors que lui apparut la nécessité impérieuse de faire édifier un pont, promettant d'y consacrer une année entière de ses revenus. Après que le Parlement eut approuvé le projet (1836), Széchenyi se rendit en Grande Bretagne en compagnie de son ami Andrassy pour y consulter les ingénieurs les plus réputés de l'époque. Ils optèrent

pour la construction d'un pont suspendu inspiré du pont de Menai qu'ils venaient de visiter au pays de Galles. Ceci pour éviter les problèmes en cas de crue ou de débâcle. Parallèlement, une société anonyme fut créée, avec la participation de banques, pour assurer les fonds nécessaires. Les travaux furent confiés à l'Écossais Adam Clark sur des plans de l'ingénieur anglais William Clark (1). La première pierre fut posée en août 1842, les piliers montés cinq années plus tard. Quant aux chaînes, elles avaient été acheminées par bateau d'Angleterre. Le premier janvier 1849, une



C'est le 20 novembre 1849 qu'il fut inauguré. Mais

dans des circonstances peu réjouissantes pour les Hongrois, car en présence du général Julius von Haynau, bourreau de la Révolution qui venait précisément de faire exécuter le comte Batthyány chef du gouvernement révolutionnaire (auquel avait précisément participé Széchenyi). Széchenyi n'y assista pas, étant alors soigné en Autriche. (2) A l'époque, avec ses 360 mètres, il était, dit-on, le plus long après celui de la Sarine en Suisse.

A partir de là, l'ouvrage connut un vif succès et fut d'emblée largement utilisé malgré le péage imposé pour sa traversée. Il allait être restauré durant la première guerre, puis totalement détruit par les troupes alle



Reconstruit, il fut à nouveau ouvert en novembre

1949, pour le centenaire de son inauguration. L'éclairage original remonte à 1938, éclairage modernisé sur la fin des années soixante-dix, qui met idéalement en valeur le profil de l'ouvrage.

Un ouvrage bien pratique, lien central entre les deux rives, entre les ponts Marguerite et Elisabeth, légèrement excentrés. Très fréquenté, mais souvent embouteillé en raison de son étroitesse. Et très prisé des touristes, surtout éclairé le soir au bas de la colline du Château. Malgré tout, un ouvrage qui a pris de sérieuses

rides, au point que, jugé dangereux, il nécessite d'urgence de subir une entière rénovation et de se voir réaménagé.

De là une vive polémique qui fait actuellement la une des médias. Comme on sait, lors des municipales d'octobre dernier, la majorité gouvernementale a perdu la mairie et la plupart des arrondissements au profit de l'opposition incarnée par le nouveau maire, Gergely Karácsony. Un jeune professeur de science politique à l'abord plutôt avenant. Son prédécesseur, István Tarlós, avait tenu neuf années durant les rênes de la ville. Or, voilà que le nouveau maire déclare ne pas disposer des fonds suffisants pour lancer les travaux. Invoquant, entre autres raisons, la perte du gros de ses recettes, du fait de la suppression par le gouvernement de taxes municipales (telle la taxe sur les véhicules ou l'instauration, durant la crise, de la gratuité du parking). Ce à quoi son prédécesseur ne manque pas, à l'unisson avec son Premier ministre, d'affirmer haut et fort que c'est faux, qu'il a laissé à son successeur des caisses pleines à craquer. Allez donc savoir ! Mais alors, si tel est le cas, pourquoi ce cher Tarlós n'a-t-il rien fait neuf années durant ? Car il y a belle lurette que le pont avait été déclaré sinistré. Or, durant son mandat, Tarlós a reporté l'opération à deux reprises. Justement, dit-on, par manque de financements suffisants... Les mauvais esprits - dont je suis peut-être ? - le soupçonneront d'avoir volontairement refilé le bébé à son successeur à titre de cadeau de bienvenue empoisonné... Il faut savoir que la rénovation, en ordre de grandeur, devrait coûter dans les quinze à vingt milliards de forints (3). Sur lesquels le gouvernement se déclare prêt à allouer six milliards, mais pas un fillér de plus. Certes, le gouvernement a probablement d'autres priorités auxquelles il doit faire face. Mais alors, pourquoi prévoir, pour la Fête nationale du 20 août un somptueux feu d'artifice, le plus beau d'Europe, promettent-ils, agrémenté de festivités pour un coût total qui dépasserait, dit-on, les six milliards ? Une priorité ? Et ce projet d'édifier un circuit Formule Un de motos avec bretelle autoroutière d'accès pour un montant, sauf erreur, de 60 milliards. Sans parler des dons versés à l'étranger, tels ces près de trois milliards aux club sportifs des voisins serbes, slovaques, roumains et autres (certes peuplés d'une minorité magyare, mais tout-de-même...). Ou ces 30 milliards versés pour la construction d'églises ou le financement d'institutions religieuses un peu partout dans le monde (du Mexique au Congo) ? Visiblement, la mairie de Budapest (et ses administrés), qui n'est pas en odeur de sainteté, passe après.

Mais ne soyons donc pas si pessimistes. De gré ou de force, il faudra bien qu'une solution soit trouvée. Car s'il appartient à la Ville de Budapest, le pont fait partie, qu'on le veuille ou non, du patrimoine national, voire du patrimoine mondial de l'Unesco. Le laisser ainsi lamentablement moisir après 170 années d'existence, serait considéré par certains comme une faute impardonnable, dont, aux yeux de l'opinion internationale, le gouvernement ferait en premier lieu les frais.

Que l'on cesse donc cette petite guerre et, par pitié, que l'on trouve enfin une solution pour sauver notre monument. C'est un amoureux de Budapest (et de la Hongrie) qui le supplie...

(1): Adam Clark qui se vit également confier le percement du tunnel en prolongement du pont côté Buda. Ici encore à l'initiative de Széchenyi.

(2). soigné en maison de santé, ce qui, au demeurant, devait bien arranger les Autrichiens.

Pour la petite histoire : certains guides soutiennent que lors de l'inauguration, le sculpteur des lions qui ornent les entrées du pont se serait jeté dans le Danube, ayant oublié de sculpter les langues. Ce qui est absolument faux. Mais on sait que les guides et les touristes raffolent de ce genre de légende...

(3): 1 euro = 350 forints

(4): des dons privés ont été lancés, mais qui ne suffiront pas...

- 11 vues

Catégorie

Agenda Culturel