

La ville se transforme

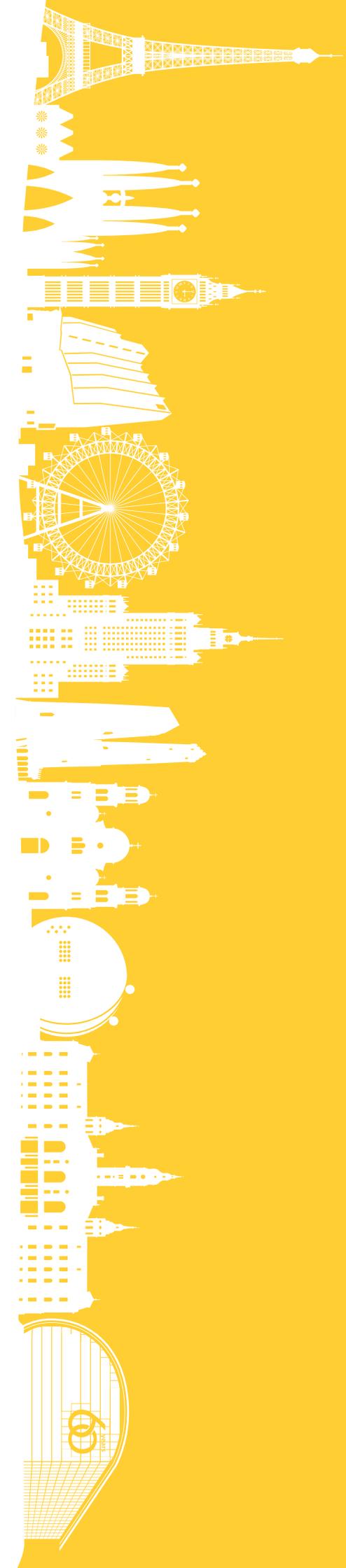
# GYÖR

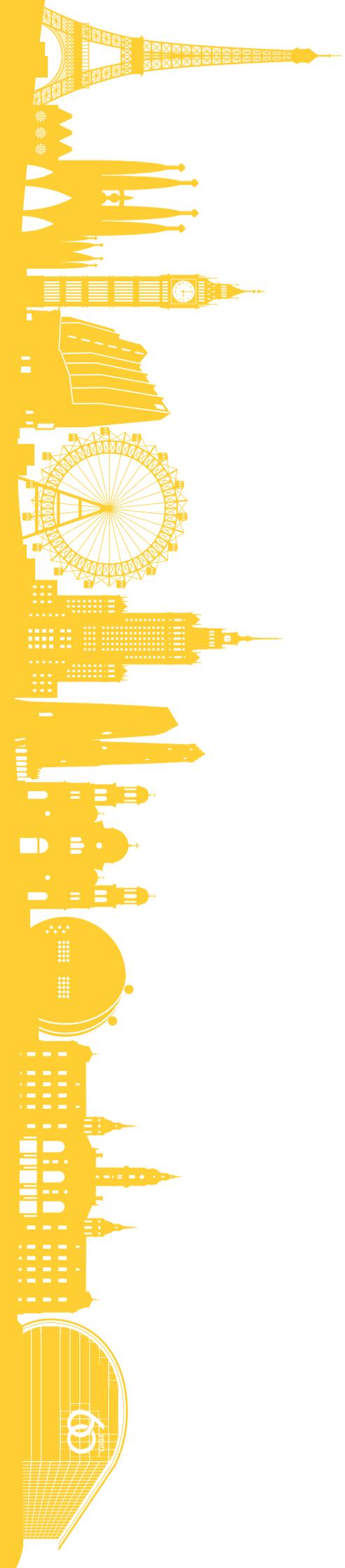
Des capitales pour rivales

Éva Geróházi  
Iván Tosics

 Banque  
européenne  
d'investissement

La banque de l'UE 





69

2023

# GYŐR

Des capitales pour rivaies

---

Éva Gerőházi  
Iván Tosics

### **Győr : Des capitales pour rivales**

© 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](mailto:publications@eib.org).

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

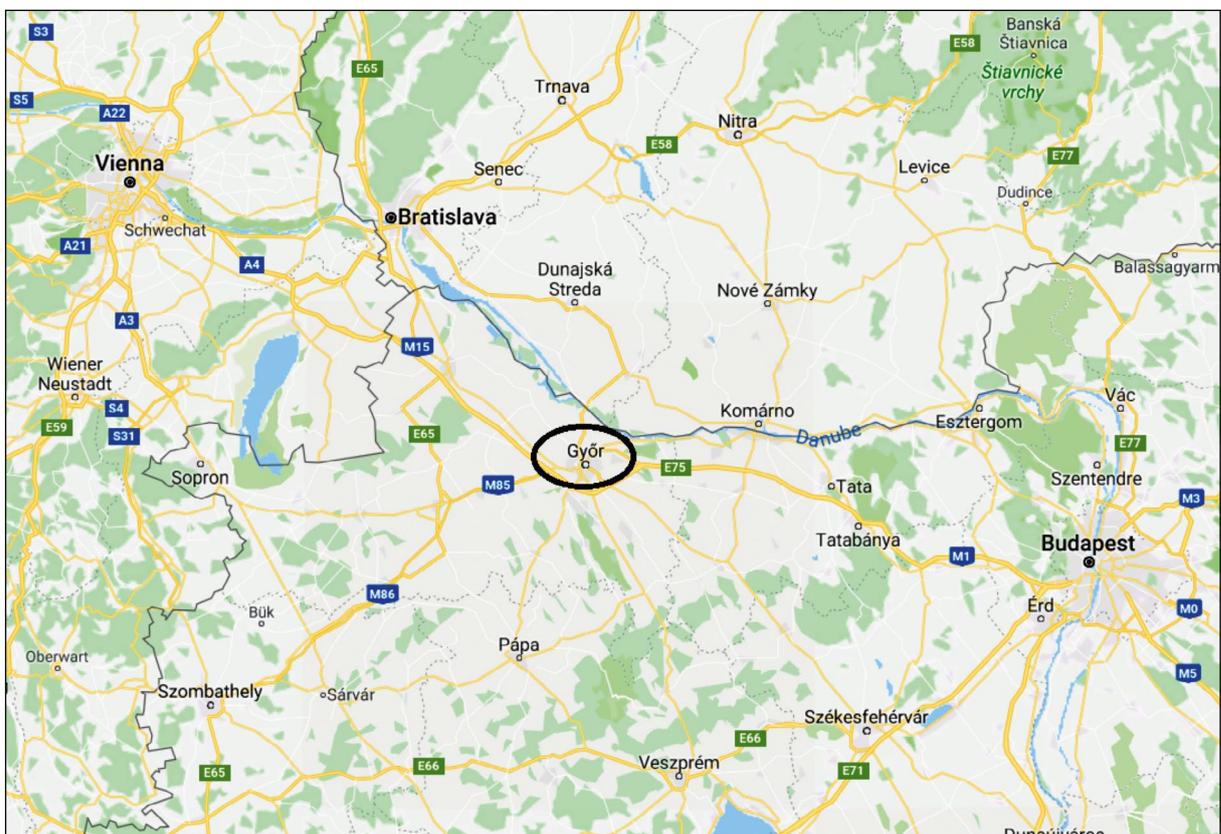
Abonnez-vous à notre bulletin électronique à l'adresse [www.bei.org/sign-up](http://www.bei.org/sign-up).

pdf: QH-04-18-863-FR-N ISBN 978-92-861-3886-7 doi:10.2867/638558  
eBook: QH-04-18-863-FR-E ISBN 978-92-861-3888-1 doi:10.2867/406329

**Avec trois capitales de l'Union européenne dans son voisinage, Győr doit rivaliser pour attirer les investissements et les emplois. La ville hongroise s'est donné les atouts pour séduire des sociétés innovantes, en embrassant des valeurs citadines originales telles qu'un cadre d'innovation universitaire, un environnement urbain de qualité et une sphère culturelle féconde. Voici comment une « ville secondaire » tire parti de son passé industriel au moment même où elle s'affranchit de sa dépendance à l'industrie.**

Győr (Javarin) est une ville de Hongrie d'importance secondaire, proche de Vienne, de Bratislava et de Budapest. Ces trois capitales fixent l'essentiel du potentiel de développement de la région, il n'est pas facile pour les villes plus petites telles que Győr de faire venir les sièges sociaux d'entreprises étrangères ou de créer de nouveaux quartiers de grande envergure. La solution trouvée par Győr a été de se concentrer sur la « spécialisation intelligente » dans le droit fil de son concept plus large de développement fondé sur l'innovation.

Győr est une ville du nord-ouest de la Hongrie, située à 40 km à l'est de la frontière autrichienne et à mi-distance entre Budapest et Vienne. Sa population est de 125 000 habitants. La ville bénéficie d'une situation géographique particulière, à l'intérieur du triangle formé par les trois capitales susmentionnées.



*Illustration 1. Situation géographique de Győr, à proximité de trois capitales*

Dans une perspective nationale, Győr jouit d'une situation économique unique. La ville est depuis longtemps un fleuron de l'industrie lourde hongroise et elle a opéré une mutation très réussie de la production collectiviste de machines à la construction automobile moderne. Győr est la seule ville de Hongrie à n'avoir presque pas souffert des grands bouleversements économiques de ces dernières décennies (transition économique et sociale du début des années 90, crise financière mondiale de la fin des années 2000). Elle a connu une croissance ininterrompue quand toutes les autres subissaient un ralentissement. D'un autre côté, l'économie locale a toujours dépendu d'une seule industrie dominante. Avant la mutation économique des années 90, l'entreprise Rába était le premier employeur de la ville et régnait sur l'économie locale. Audi Hungaria reprit ce flambeau en 1994, avec presque autant d'employés que Rába précédemment.

Le tableau chronologique ci-dessous résume les principaux jalons du développement et de l'aménagement de Győr au cours des dernières décennies, dans trois domaines : économique, spatial et social.

<b>Développement économique</b>	<b>Aménagement territorial</b>	<b>Développement social</b>	<b>Principaux documents de planification</b>
1992 : établissement du parc international d'activités			1992 : Concept pour l'exposition universelle
1994 : démarrage de la production à l'usine Audi			1994 : Perspectives de l'aménagement et de l'urbanisme de Győr
2003 : début de l'exploitation civile de l'aéroport de Győr-Pér		2002 : obtention du statut d'université pour l'école technique supérieure	2003-2004 : Plan stratégique d'aménagement de Győr
2010-2012 : importants travaux d'agrandissement du site d'Audi	2010 : construction du pont Jedlik		Plan d'aménagement urbain intégré (PAUI) 2007-2013
	2008-2018 : rénovation du centre-ville	2008-2018 : requalification sociale à Újváros	
		2017 : Journées olympiques de la jeunesse européenne	Plan d'aménagement urbain intégré (PAUI) 2014-2020

*Illustration 2. Principaux jalons de l'aménagement urbain à Győr*

L'aménagement de la ville est déterminé, en grande partie, par le marché. Ces vingt à trente dernières années, les autorités locales ont œuvré méthodiquement pour créer une structure en « triple hélice », renforçant la capacité de l'administration locale et des établissements d'enseignement supérieur à agir en partenaires égaux pour des acteurs économiques forts. Sur ce parcours entre ville industrielle et centre d'innovation, de recherche et de création, Győr a encore des efforts à fournir, notamment en consolidant les structures institutionnelles pour la coopération territoriale au sein de sa vaste zone fonctionnelle en expansion. Ainsi, à la période faste de l'aménagement régi par le marché devrait succéder une ère de l'aménagement guidé par le secteur public propre à consolider les réalisations passées et à renforcer le rôle de Győr en tant que centre régional.

La Banque européenne d'investissement (BEI) n'a jamais accordé de prêt direct à Győr, que ce soit à la Ville ou à un établissement public ou privé. En revanche, la BEI a appuyé presque tous les investissements financés par les programmes opérationnels (fonds de l'Union Européenne), en finançant la part obligatoire de l'État dans ces programmes durant les périodes budgétaires 2007-2013 et 2014-2020 de l'UE. De plus, la BEI a procuré des financements à des banques commerciales (parfois directement, parfois par l'intermédiaire de l'Eximbank ou de MFB, la banque hongroise de développement), qui, à leur tour, ont accordé des centaines de prêts commerciaux principalement à de petites et moyennes entreprises ou à des coopératives de logement. La BEI a donc fourni une importante contribution indirecte à l'aménagement de la ville depuis 2007. À l'avenir, il est prévu de financer plusieurs projets de grande envergure sur les fonds de l'UE et les fonds de l'État – on pense notamment à un nouveau campus technologique ou à de nouvelles installations culturelles qui serviraient parallèlement à reconverter de vastes friches industrielles au cœur de la ville. Dans ce cas, la disponibilité des ressources de l'UE ou de l'État étant très incertaine, d'autres sources de financement, telles que la BEI, doivent être envisagées.

## Avant la transition économique

L'aire actuelle de Győr est habitée depuis l'Antiquité – l'ancienne Arrabona était un poste militaire important sous l'Empire romain – grâce à sa situation à proximité de la grande route le long du Danube, à la confluence de ce dernier avec le Raab (Rába en hongrois). Ville frontière fortifiée aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles (sous l'occupation ottomane), Győr devint dès le XVIII<sup>e</sup> siècle un important centre commercial et industriel, ce qui favorisa son développement architectural et éducatif. Jusque dans les années 1860, Győr était un nœud d'échanges agricoles. Avec le développement du réseau ferroviaire au XIX<sup>e</sup> siècle, la ville entama son expansion industrielle, favorisée par l'héritage des guildes médiévales. Magyar Waggon és Gépgyár (société hongroise des wagons et machines industrielles, bientôt appelée simplement Rába), fondée en 1896 et surnommée « la Fabrique » par la population, devint le navire amiral de l'industrie locale. Au départ centrée sur la fabrication de wagons, son activité s'étendit bientôt à toute une gamme d'équipements et de machines. Mais les produits phares de l'entreprise ont toujours été les véhicules de différentes sortes. Comme toute grande entreprise locale, la Fabrique procurait des emplois aux habitants de la ville, ainsi que des services sociaux et récréatifs tels que clubs sportifs et équipements culturels. La Fabrique devint l'un des principaux fabricants de matériel militaire dans les années 30, ce qui l'amena à s'étendre encore dans les années 40. Gravement endommagée durant la Seconde Guerre mondiale, elle fut rapidement reconstruite et accrut sa production d'équipements ferroviaires et de moteurs pour différents types de véhicules, essentiellement destinés à l'exportation vers les pays du bloc de l'Est.

Après 1965, d'autres activités industrielles se développèrent également. L'innovation restait toutefois limitée. Il s'ensuivit un déclin de la production après 1989 et la dislocation de l'Union soviétique, lorsque les produits se trouvèrent confrontés à la concurrence mondiale.

Entre 1945 et la fin du socialisme d'État en 1989, la ville s'accrut sous l'effet de l'augmentation naturelle et de la mobilité de la population, ainsi que de l'intégration de neuf villages adjacents à son territoire en 1970. Le nombre d'habitants passa à 129 331 en 1990 et les prévisions indiquaient qu'il pourrait atteindre les 170 000. Toutefois, la population se stabilisa finalement entre 120 000 et 130 000 habitants. Győr connaît un flux migratoire net élevé concomitant avec sa forte croissance économique depuis le milieu des années 90 (Rechnitzer 2016, p. 151), qui compense la perte naturelle de population.

Quoique Győr fût déjà une ville avec les droits d'un comitat (statut spécial au titre de la structure des subdivisions administratives territoriales hongroises, qui s'applique à tous les sièges de comitat et à quelques autres villes) durant l'ère socialiste, la littérature professionnelle considérait la ville comme un « centre régional sans rôles suffisants » (Rechnitzer 2016, p. 77), parce qu'elle ne possédait ni institutions ni établissements d'enseignement supérieur ni services publics régionaux notables. Dans les années 60, durant la courte période où prévalait le concept d'aménagement national du territoire « anti-Budapest », le rôle des villes secondaires fut renforcé. Győr se vit ainsi reconnaître en tant que centre territorial d'importance nationale, au même titre que les quatre autres centres régionaux « traditionnels », Debrecen, Miskolc, Pécs et Szeged. L'expansion des fonctions administratives

qui commença à cette époque fut accélérée par des facteurs économiques après la fin des années 80. À cet égard, le développement de Győr – répondant, principalement, à une logique de marché – différa du modèle étatique suivi par Debrecen, Pécs ou Szeged. Le rôle de centre régional de Győr reste davantage fondé sur son économie forte que sur son rang dans les domaines des sciences, de l'enseignement ou des services publics.

## Développement économique

Dès les années 90, tous les indicateurs de performances économiques de la ville (tels que le nombre d'entreprises pour 10 000 habitants, la prévalence des établissements financiers ou le nombre de sociétés à capitaux étrangers) étaient sensiblement supérieurs à ceux des autres sièges de comitat. Cependant, Győr faisait moins bien sur un point : le niveau d'instruction de sa population (nombre d'habitants titulaires d'un doctorat, par exemple). En 2010, l'avantage économique de la ville se maintenait, tandis que son retard dans le domaine scientifique s'était légèrement résorbé. Győr est désormais le deuxième centre économique du pays après Budapest (Rechnitzer 2016, pp. 99-101).

Ces résultats économiques remarquables s'expliquent par le passé socialiste de la cité et la combinaison de trois facteurs : 1) une main-d'œuvre qualifiée dans le secteur de la construction automobile ; 2) une proportion importante de petites entreprises privées, autorisées depuis les réformes du marché de 1981 (Tosics, 2005) ; et 3) de forts liens économiques avec des partenaires en Europe de l'Ouest. Pratiquement aucune autre ville hongroise ne présentait cette combinaison d'atouts. La partie analytique du plan d'aménagement urbain intégré de la ville (PAUI 2014, p. 249) affirmait ceci : « Le développement de Győr est linéaire et dynamique. Il s'appuie sur la structure économique héritée d'une tradition vieille de deux cents ans, dont cent-vingt ans d'expérience de la production à grande échelle. Durant cette période, une certaine culture du travail, un certain mode de vie et certaines valeurs se sont implantés dans la ville, ce que n'ont pu défaire les systèmes politiques, les mutations économiques, les initiatives locales ou tout autre facteur ».

Le processus de privatisation de l'industrie commença dans les années 80 (sous une forme qu'on qualifia de « privatisation spontanée »). Il atteignit son paroxysme entre 1994 et 1997. À son terme, un certain nombre de grandes entreprises avaient été intégralement transférées au secteur privé (c'est le cas de Rába, transformée en société par actions). D'autres furent scindées en entités plus petites exploitées par des PME. De nombreuses autres cessèrent leur activité dès 1989 ou dans les années qui suivirent. Ce fut le cas de la majorité des entreprises des secteurs du textile et de la transformation alimentaire. La plupart des anciennes usines furent réutilisées par les nouvelles entreprises ; les autres, sous-utilisées ou inutilisées, se transformèrent en friches.

La réussite de Győr, étroitement imbriquée avec celle de l'entreprise Rába au siècle dernier, est désormais, depuis vingt-cinq ans, liée à la société Audi Hungaria. La maison-mère Audi, après une analyse soignée de 180 implantations, décida d'établir une nouvelle usine de production de moteurs à Győr en novembre 1992. Les principaux facteurs ayant joué dans cette décision étaient probablement les faibles coûts de main-d'œuvre, la bonne accessibilité du site, l'existence d'une culture de la production automobile ainsi que le nouveau parc industriel propre à accueillir équipementiers et sous-traitants. Le premier hall de production fut prêt en octobre 1994. Les quatre premières années, l'usine produisit des moteurs ; depuis 1998, on y monte des voitures complètes. En 2013, le site d'Audi à Győr était la plus grande usine de moteurs du monde et alimentait le groupe Volkswagen en pièces mécaniques pour tous types de véhicules. En 2014, le site employait plus de 11 000 personnes. Selon une enquête de 2014, 8,1 % des actifs de la ville travaillaient pour Audi ; ils représentaient principalement la jeune génération (Rechnitzer 2016, p. 136). Mais Audi génère aussi une forte demande pour les équipementiers et sous-traitants – dans leur immense majorité, étrangers. Audi a noué des liens forts avec les établissements d'enseignement secondaire et supérieur afin d'assurer la couverture de ses besoins en main d'œuvre qualifiée et de stimuler la recherche-développement. Il est notable que l'usine Audi emploie actuellement presque autant de personnes que l'ancienne « Fabrique » au plus haut de son activité (environ 15 000). Győr compte donc toujours un grand employeur d'importance prédominante. L'entreprise est le plus gros contribuable de la ville, dont elle assure entre 30 et 40 % des recettes totales de taxe professionnelle, malgré les substantiels allègements fiscaux dont elle a bénéficié entre 2004 et 2008. Outre les recettes fiscales directes qu'elle génère, la société finance une série de services, tels que

l'éducation, de la maternelle à l'université. Elle cofinance la construction d'équipements ainsi que le fonctionnement d'organisations culturelles et sportives. Au travers des activités d'Audi, Győr s'insère dans une grappe industrielle automobile s'étendant dans un rayon de 300 km (qui comprend Volkswagen à Bratislava, General Motors à Aspen, en Autriche, Suzuki à Esztergom, General Motors à Szentgotthárd et Land Rover avec sa toute nouvelle usine de Nitra, en Slovaquie).

Malgré les nombreux effets positifs de l'implantation d'Audi à Győr, il importe de remarquer qu'avec le boom économique actuel, le constructeur produit aussi un effet d'assèchement, en captant la main-d'œuvre qualifiée, d'ores et déjà rare dans tout le bassin d'emploi de la grappe industrielle, et en faisant grimper les prix de l'immobilier. Le constant besoin de croissance du site engendre par ailleurs d'autres types de tensions. Pour la construction de ses nouveaux bâtiments en 2010-2012, l'entreprise a demandé la modification du zonage de certains terrains (zones Natura 2000), ce qui a nécessité des mesures supplémentaires de protection de l'environnement, telles que la transplantation d'espèces animales et végétales sensibles.

Comme le résume le document de référence de Győr pour son plan d'aménagement urbain intégré (étude de référence du PAUI 2014, p. 245), « l'économie de la ville a modérément souffert de la crise financière de 2007-2010. Les secteurs dynamiques ont survécu à cette période, grâce à des investissements industriels à grande échelle (Audi). Les entités économiques interdépendantes se sont stabilisées, certaines agrandissant même leurs capacités ».

Le développement économique figure en bonne place dans les plans d'aménagement urbain (PAU) de la Ville de Győr depuis la transition. Dans son premier PAU d'importance, commencé en 1992 dans l'optique de l'offre que Győr envisageait de soumettre à l'occasion du projet d'exposition universelle de 1995-1996<sup>1</sup>, la Ville développait un concept qui, pour la première fois, mettait en avant l'innovation – une dimension que promurent tous les plans d'aménagement par la suite. Dès septembre 1994 étaient publiées des « Perspectives de l'aménagement et de l'urbanisme de Győr », où étaient formulés huit grands objectifs : 1) l'amélioration de l'environnement économique ; 2) le renforcement du rôle de la ville en tant que centre régional ; 3) la promotion de Győr en tant que centre universitaire ; 4) la protection de l'environnement ; 5) la préservation du patrimoine naturel et culturel ; 6) le développement des infrastructures ; 7) la résolution des problèmes de logement ; 8) l'aménagement du territoire urbain et la réhabilitation urbaine (Rechnitzer 2016, p. 205-206). Les principaux objectifs et principes de ce plan d'aménagement prévalurent durablement. La stratégie spécifique pour l'amélioration de l'environnement informatique à Győr (2001) énumérait les évolutions nécessaires pour faire advenir des solutions intelligentes dans tous les domaines de la vie.

La prochaine étape fut le plan stratégique d'aménagement de Győr (2003-2004), qui assurait le suivi du plan d'aménagement, complexe, de 1994. La nouvelle méthodologie présidant à l'élaboration de ce plan reposait sur la mise en place de groupes de discussion dans chaque quartier, baptisés « ateliers sur l'avenir ». Le principal enseignement de ce programme fut que le développement futur de l'économie devait être ancré dans la qualité des ressources humaines, ce qui impliquait de mettre davantage l'accent sur la formation du capital humain et sur le renforcement de l'environnement des affaires.

Après l'adhésion de la Hongrie à l'Union européenne en 2004, un programme spécial fut élaboré pour le plan d'aménagement du pôle de développement de la Transdanubie occidentale, baptisé « Autopolis » (2006). Le programme visait à créer un réseau d'acteurs du secteur automobile dans la région de Transdanubie occidentale<sup>2</sup> et insistait beaucoup sur la nécessité d'une coopération formelle entre acteurs administratifs. Cette impulsion sectorielle était importante, car les acteurs administratifs des trois comitats de la région « NUTS 2 » (région de niveau 2 dans la Nomenclature des unités territoriales statistiques) ne voyaient a priori aucun intérêt à former un réseau plus serré, la région de développement de Transdanubie occidentale leur apparaissant comme une entité artificielle. Les éléments du programme relatifs à des interventions dans le périmètre de la ville furent, pour l'essentiel, mis en œuvre durant la période budgétaire 2007-2013 de l'UE par l'intermédiaire du Fonds européen de développement régional (FEDER) – il s'agit, par exemple, des transformations d'infrastructure de l'université ou des interventions dans le parc industriel pour les équipementiers et sous-traitants de l'automobile.

L'adhésion à l'UE introduisit des innovations notables dans le système d'aménagement du territoire de la Hongrie. Durant la période budgétaire 2007-2013 de l'UE, toutes les villes devaient produire des plans d'aménagement urbain intégrés (PAUI) afin de participer aux appels d'offres pour les fonds de rénovation urbaine. En conséquence, plus de deux cents villes hongroises élaborèrent un PAUI, suivant une méthodologie mise au point par les autorités centrales. Győr a donc rédigé son PAUI pour 2007-2013, reprenant pour cela son plan stratégique de 2005. Les nouveautés de ce plan résidaient dans son approche spatiale : il définissait des zones cibles sur lesquelles concentrer l'action territoriale et identifiait des zones en danger de marginalisation sociale. Sur la base du concept d'aménagement de Győr, des acteurs locaux (ONG, entreprises, autres organismes) reçurent environ 310 millions d'euros d'aides non remboursables, tandis que la Ville obtenait environ 44 millions d'euros du programme opérationnel régional en faveur de la Transdanubie occidentale. La majeure partie de ces ressources stimula directement ou indirectement l'économie locale.

Le parc international d'activités de Győr fut établi en 1992. Après une croissance constante, il couvrait, en 2018, 210 hectares, et accueillait plus de 100 entreprises employant quelque 7 000 personnes. Il est principalement consacré à la construction automobile, mais d'autres secteurs tels que le textile, le bâtiment et l'électronique sont représentés, aux côtés de la logistique et du commerce de gros. Jusqu'en 2012, la Ville possédait une participation dans son actionnariat ; désormais, il est entièrement détenu par la société publique à responsabilité limitée Győr-Szol, propriété de la Ville. Le parc a bénéficié d'investissements financés par l'Union européenne (et par la BEI, puisque celle-ci finance indirectement la part de l'État dans chaque projet soutenu par les Fonds structurels européens), dont le prolongement de 1,9 km de la voie ferrée interne, en 2013-2014.

Pour la période budgétaire 2014-2020 de l'UE, le programme opérationnel régional pour la Hongrie a affecté quelque 62 millions d'euros à la Ville de Győr. Cela ne veut toutefois pas dire que cette dernière peut librement décider de l'utilisation de ces fonds. Elle doit mettre en œuvre des projets conformes à la stratégie nationale. En outre, la Ville de Győr et le comitat environnant constituent des entités différentes au regard de la politique de cohésion, leurs actions de développement respectives recevant des montants distincts d'aide non remboursable. Ainsi, les deux entités fonctionnellement liées suivent des plans différents pour l'utilisation des fonds de l'UE, ce qui constitue une contrainte administrative de plus à un aménagement intégré.

La nouvelle stratégie d'aménagement intégré (2014-2020) de Győr montre un changement de priorité, du développement économique à la qualité de vie. Son mot d'ordre est « *santé, culture et innovation : l'avenir se construit à Győr* ». La stratégie d'aménagement intégré 2014-2020 se fonde sur les objectifs définis dans le concept pour l'aménagement à long terme de la ville (2014), à savoir : développement social, développement économique, aménagement de l'environnement naturel et bâti et accroissement de l'efficacité énergétique. Les plans d'aménagement intégrés se calquent fortement sur les formes disponibles de financements de l'UE qui sont réparties au niveau national. En conséquence, des thèmes très similaires (tels que la réhabilitation d'équipements et d'établissements publics, la rénovation urbaine, les interventions de performance énergétique dans le secteur public, l'accroissement des espaces verts publics, la réfection de la voirie et la priorité aux modes de déplacement écologiques) sont énoncés dans la plupart des PAU. Outre ces éléments communs, la stratégie d'aménagement urbain intégré de Győr couvre les aspects suivants :

- priorité aux interventions d'amélioration de l'infrastructure de l'université Széchenyi István et des installations de l'université de Hongrie occidentale à Győr ;
- actions d'amélioration du système de formation de l'entreprise Audi ;
- investissements d'équipement en vue des Journées olympiques de la jeunesse européenne 2017 ;
- poursuite du développement du parc international d'activités de Győr ;

- création d'un centre régional d'innovation et de connaissances dans l'industrie automobile ;
- viabilisation de terrains pour la construction résidentielle.

La stratégie affiche un biais nouveau en faveur de la diversification de l'économie locale. On attend de ce programme qu'il stimule les investissements dans les « nouveaux » secteurs de l'économie tels que les services médicaux privés, les activités récréatives, les loisirs et les industries créatives.

## Aménagement territorial

Géographiquement, Győr fait partie de la microrégion transfrontalière englobant les villes de Vienne, Bratislava, Brno et České Budějovice, région à laquelle un programme Interreg III<sup>a</sup> a donné le nom de Centrope (*Central Europe*) en 2005. Même si les principaux acteurs dans cette région partagent certains intérêts communs évidents, la coopération formelle a toujours été bien plus forte entre Vienne et Bratislava, les deux capitales européennes les plus proches géographiquement (distantes de seulement 70 km et reliées par une route principale et une ligne de chemin de fer). L'absence de soutien politique national poussa les trois villes hongroises participantes (Győr, Szombathely et Sopron) à quitter officiellement l'organisation formelle de Centrope en 2013, de sorte que les liens entre les villes de cette zone restent distendus.



**Illustration 3. La région Centrope en Europe centrale**

Source : <http://www.centropemap.org/index.php?id=3>

Au sein de la Hongrie, Győr est un centre régional d'importance nationale. Dans la région de Transdanubie occidentale, il n'existe pas de centre régional unique. Ce rôle est partagé, pour des raisons historiques, entre les villes sièges de comitat et les villes relativement importantes voisines. Néanmoins, l'importance et le rôle de Győr se sont accrus depuis le début du millénaire, du fait d'un aménagement urbain mû par le marché, dont les résultats ont été l'apparition d'un secteur financier fort, d'importants flux d'investissements directs étrangers, l'accès des établissements d'enseignement supérieur au statut d'université et un maintien de la population de la ville à une époque de déclin démographique général dans le pays. Le concept d'aménagement national du territoire, en 2005, définissait ainsi le rôle de Győr dans la hiérarchie urbaine nationale : un « centre régional endossant un rôle de pôle de développement », qui doit encore se doter de fonctions administratives et éducatives améliorées et

perfectionner son système de communications. Le grand plan national qui suivit (plan national de développement de 2011) établissait une hiérarchie fondée sur le potentiel économique des villes. Győr y était désignée comme la deuxième ville de Hongrie après Budapest. Le plan national de développement et d'aménagement territorial de 2014 soulignait aussi la place privilégiée de Győr dans le triangle de développement Vienne-Bratislava-Budapest et la citait parmi les cinq principales villes secondaires de Hongrie.

Le rôle international et régional de Győr a été renforcé par quelques grands aménagements d'équipement créés ou développés à l'aide de fonds de l'Union européenne (et de cofinancements de l'État, dans la plupart des cas préfinancés par la BEI). Le port de Győr-Gönyű, sur le Danube au nord-est de la ville, est, avec une superficie de 110 hectares, le plus grand port intermodal de la Transdanubie.

- En activité depuis 1992, c'est une structure d'économie mixte, détenue à 60 % par l'État et les collectivités territoriales et à 40 % par des investisseurs industriels autrichiens. L'Union européenne (et, indirectement, la BEI au travers de l'État hongrois) ont contribué de manière sensible à son aménagement en deux grandes étapes au cours desquelles la plateforme intermodale a été créée et étendue. La troisième étape de son aménagement est en cours. Les premiers éléments ayant été achevés juste avant la crise financière, la plateforme intermodale resta sous-utilisée pendant plusieurs années, et à l'heure actuelle, malgré l'augmentation progressive de la demande de services portuaires, le port a une capacité inutilisée et peut encore accueillir de nombreuses entreprises.
- L'aéroport de Győr-Pér était déjà exploité comme aéroport militaire à l'époque socialiste. Il subit à partir de 2000 une reconversion à des fins d'usage civil (financée par Phare CBC et Audi Hungaria) et il fonctionne à nouveau depuis 2003 (la structure est codétenue par Audi Hungaria, la Ville de Győr et l'État). L'aéroport est utilisé principalement pour le transport de fret. Des fonds de l'Union européenne (et, indirectement, de la BEI) ont servi à financer la mise au point d'un système d'atterrissage aux instruments (utilisé par le pilote pour poser l'avion en l'absence de visibilité) et l'achat de matériel, de véhicules et d'équipements pour améliorer la qualité des services.
- La requalification de la route n° 85 entre Győr et Sopron en autoroute (la M85) a également commencé ; le chantier est financé principalement par des fonds de l'UE et de l'État hongrois, ce dernier grâce à un préfinancement de la BEI. Le tronçon Győr-Csorna est achevé et permet d'accéder à la nouvelle autoroute M86 vers Szombathely. Győr a ainsi, désormais, une liaison rapide avec la frontière autrichienne non seulement par la M1 (vers Vienne), mais aussi par la M85 et la M86 (vers Graz).

La périurbanisation (le départ du cœur de ville vers la banlieue) autour de Győr est de nature résidentielle ; en effet, l'activité économique est concentrée dans le cœur de ville, vers lequel s'effectuent donc les trajets domicile-travail. Les déplacements quotidiens liés au travail étaient déjà un phénomène important au début des années 70, époque où le nombre d'employés en activité atteignait 53 000, dont une moitié environ effectuant des trajets domicile-travail, pour la plupart dans un rayon de 20 km autour de la ville (Rechnitzer 2016, p. 107). La zone couverte par les trajets domicile-travail s'est étendue aux comitats voisins. En 1983, à partir d'une analyse détaillée de plusieurs agglomérations urbaines, neuf localités de la ceinture de Győr furent considérées comme appartenant à l'aire urbaine étroite, tandis que dix-huit appartenaient à l'aire urbaine élargie – soit 57 000 personnes en plus des 127 000 de la ville proprement dite (Rechnitzer 2016, p. 107). Le processus de périurbanisation s'enclencha au début des années 80. Le recensement de 2001 révélait un changement de composition de l'agglomération, qui avait perdu six zones de peuplement et en avait gagné sept. À cette date, l'agglomération comptait 53 500 résidents, soit 5 600 de plus qu'au début des années 90. La composition de cette population avait par ailleurs évolué, les jeunes ménages y étant davantage représentés. Les trajets domicile-travail s'effectuaient principalement par les transports en commun. L'aire de l'agglomération fut ajustée en 2014 sur la base du recensement de 2011 ; 67 zones d'habitat sont considérées comme faisant partie de l'agglomération de Győr, d'après la nouvelle série de données. En 2011, environ 129 000 personnes vivaient à Győr et 99 000 dans son agglomération. Cette aire urbaine fait exception dans la tendance démographique en Hongrie, puisque le

nombre de résidents y a augmenté alors qu'il est resté stable ou a diminué dans la plupart des autres agglomérations. Depuis le début des années 2010, une certaine différenciation fonctionnelle entre les zones d'habitat de l'agglomération se fait jour, même si aucune des localités environnantes ne s'est encore établie comme un réel centre infrarégional – l'agglomération de Győr conserve son caractère monocentrique (PDUI 2014, p. 254). Les communications horizontales entre localités de l'agglomération restent très peu nombreuses. L'aire atteint ses limites les plus éloignées le long des lignes de chemin de fer Győr–Budapest et Győr–Sopron.

La structure institutionnelle de coopération au sein de l'agglomération était faible. Elle avait toutefois deux atouts exploitables : 1) la coopération plurifonctionnelle microrégionale, essentiellement centrée sur la réalisation de tâches, qui existait dans l'exploitation de services publics communs jusqu'en 2012, avant d'être supprimée par une loi nationale ; 2) l'existence de l'Association pour l'aménagement de l'agglomération de Győr, fondée en 2003 par 46 localités de l'agglomération. Cette association a vocation à coordonner la stratégie d'aménagement pour les zones de peuplement participantes. La création d'un fonds commun d'aménagement fut aussi envisagée, mais elle n'aboutit pas. Pendant ce temps, une structure officielle de coopération plurifonctionnelle à l'échelle de la microrégion fut mise en place par 27 localités de l'agglomération, avec pour mission de coordonner les actions en matière de tourisme et de marketing ainsi que certains services sociaux. Cette structure fut abolie en 2013 à la suite de changements dans la législation nationale. Il en résulte que les liens fonctionnels autour de Győr n'ont aucune base institutionnelle.

La structure spatiale interne de la ville s'est elle aussi modifiée au cours des dernières décennies. La ville s'étend sur un territoire relativement vaste (174,6 km<sup>2</sup>), dont moins de 30 % sont bâtis. Les principales actions à l'œuvre dans l'aménagement structurel de la ville sont : 1) la requalification du centre-ville pour donner plus de place aux piétons ; 2) la réalisation de contournements afin de réduire la circulation de transit dans la ville ; 3) des projets de restauration de la nature sur les berges fluviales ; 4) la construction de nouveaux ponts sur le Danube de Moson (le bras du fleuve qui traverse l'agglomération de Győr) afin de relier certains quartiers.

La requalification du centre-ville (le cœur historique de la ville) a commencé dans les années 80. Les réalisations de la Ville sur ce plan ont été couronnées par le Prix européen du patrimoine – Concours Europa Nostra en 1989. Toutefois, il faut signaler qu'avant la transition économique, le tourisme était presque inexistant, alors même qu'après Budapest et Sopron, Győr est la ville qui compte le plus d'édifices classés pour leurs qualités architecturales (Rechnitzer 2016, p. 62). Le processus de requalification reprit en 1997, lorsque la rue Baross, déjà piétonne, fut refaite, en partie avec l'aide de fonds privés. Par la suite, plusieurs rues et places furent rénovées au titre des programmes d'aménagement urbain de la Ville. Le plan stratégique d'aménagement de Győr pour la période 2003-2004 soulignait l'importance de la rénovation urbaine. Les programmes d'aménagement ultérieurs, pour la période de 2014 à 2020, maintiennent cet objectif.

La requalification du centre-ville s'accéléra durant la période budgétaire 2007-2013 de l'UE, avec l'achèvement de plusieurs grands chantiers tels que la rénovation de la place Széchenyi (principale place de la ville) et de rues piétonnes et places adjacentes, ainsi que la reconstruction d'édifices publics. Dans la période budgétaire 2014-2020, la poursuite de la modernisation des quartiers centraux de la ville reste au programme. Les actions de restauration de certains espaces publics importants, tels que la place Dunakapu et ses rues adjacentes, sont achevées depuis peu ou sont en cours. Une partie du projet est aussi financée sur des ressources privées : il s'agit du ravalement de certains immeubles occupés par des restaurants.



*Illustration 4. La rue Baross, artère principale du centre-ville de Győr*

En 2018, le centre-ville de Győr est devenu entièrement piéton. Ses rues et ses places rénovées accueillent un grand nombre d'hôtels, restaurants, magasins et lieux culturels. Les interventions ont porté sur les structures en dur (bâtiments et espaces publics), ainsi que sur les aménagements destinés à accueillir festivals et manifestations culturelles (presque chaque semaine en été) ou encore visites guidées à thème.

Ces dernières décennies, Győr a bénéficié d'importants investissements de voirie destinés à dévier la circulation de transit (des poids-lourds, notamment) vers la périphérie du centre-ville. Des bretelles de contournement ont été réalisées pour relier l'autoroute M1 aux zones industrielles telles que le site d'Audi ou le parc international d'activités. En revanche, le périphérique autour de la ville n'est pas encore bouclé ; certains des tronçons manquants (au nord-ouest, notamment) sont en phase de planification.

La construction du pont Jedlik en 2010, financée par les seules ressources de la Ville, est un exemple réussi d'investissement en infrastructures urbaines. Le nouvel ouvrage a permis de relier des quartiers et d'accélérer leur aménagement (Révfalu, Sziget, Újváros, campus de l'université Széchenyi) et a créé de nouveaux itinéraires pour la circulation des poids-lourds, à l'écart des quartiers d'habitat dense.

Malgré des améliorations notables dans la structure et la qualité des espaces urbains, plusieurs problèmes ne sont pas résolus. L'un d'eux concerne les friches industrielles, dont certaines sont situées au cœur de la ville (telles que le site de l'ancienne usine Rába, qui s'étend sur 60 hectares).

Une problématique montante est l'efficacité énergétique, à laquelle la dernière stratégie d'aménagement intégré (2014-2020) fait une grande place, prévoyant des mesures d'économie d'énergie et la modernisation de bâtiments publics, ainsi qu'une aide supplémentaire à la rénovation du parc de logements préfabriqués.

## Développement social

La démographie de Győr suit une tendance très analogue à celle d'autres villes hongroises, à savoir, un vieillissement global de la population et une baisse continue du taux naturel de reproduction. Ces phénomènes sont toutefois moins marqués pour Győr, qui bénéficie d'un marché du travail attractif expliquant la relative jeunesse de sa population. Győr a eu la chance que ses épisodes de déficit migratoire aient été limités dans le temps (le début des années 2000, par exemple), et ce, malgré le mouvement de périurbanisation des années 90 et 2000. La raison de cette bonne fortune est, là encore, l'économie robuste de la ville, qui attire une immigration en provenance d'autres parties du pays. Le niveau d'instruction de sa population est par ailleurs supérieur à la moyenne nationale (alors même que la ville ne figure pas parmi les hauts lieux de l'enseignement supérieur en Hongrie).

Selon une enquête de 2014, les nouveaux arrivants s'installent de préférence dans les ensembles résidentiels du centre-ville (Rechnitzer, 2016, p. 162). L'usine de panneaux de Győr, qui produisait des composants pour immeubles en béton préfabriqué dans les années 70, était l'une des plus développées du pays, ce qui explique que les constructions préfabriquées de la ville soient de relativement bonne qualité. Au début des années 80, à Győr, un logement neuf sur cinq était en béton préfabriqué. La rénovation de ce parc de logements préfabriqués est, logiquement, devenue une préoccupation importante à partir du début des années 2000.

La BEI a procuré une ligne de crédit à la banque Raiffeisen pour financer des mesures d'amélioration énergétique confiées au secteur des petites et moyennes entreprises. Couplée à une aide non remboursable de l'Union européenne, cette ligne de crédit a formé l'assise financière du projet Raab-Sol à Győr, l'un des quelques projets remarquables réalisés par une société de services énergétiques (ESCO) en Hongrie. L'ESCO Energosys, appuyée par la municipalité, a créé avec la Treizième Coopérative de logement de Győr un cadre pour procéder à la rénovation en profondeur du plus grand nombre possible de logements gérés par la coopérative. Dans le montage de l'opération, la coopérative était le bénéficiaire du prêt préférentiel de Raiffeisen, les 15 % d'aide non remboursable étant couplés à une subvention de 20 à 25 % de la Ville. L'opération finançait des travaux de rénovation énergétique (isolation des murs, remplacement des fenêtres, modernisation des systèmes de chauffage et de ventilation, etc.) que l'ESCO se chargea de réaliser. Le prix du chauffage urbain pour les résidents ne changea pas (plus précisément, il fut fixé à environ 95 % de l'ancien tarif) ; la différence entre cette référence et la consommation d'énergie après rénovation couvrit les remboursements du prêt et les frais de fonctionnement de l'ESCO (30 % d'économies d'énergie avaient été garantis, mais le résultat fut bien supérieur). Le contrat de l'ESCO prendra fin dix ans après le démarrage du projet en 2011. Le prêt sera remboursé en totalité et les résidents bénéficieront d'une réduction radicale de leur facture de chauffage. Les conditions financières changeant constamment, avec l'apparition et la disparition d'aides de l'État ou de la collectivité locale, seuls cinq des 63 immeubles de la coopérative ont bénéficié du programme à ce jour.

Bien que le processus de séparation spatiale des groupes sociaux soit déjà engagé, comme le montrait une analyse des résultats d'une enquête de 2014 (Csizmadia, Tóth 2014, Rechnitzer p. 158), la plupart des quartiers résidentiels présentent encore une bonne mixité sociale. Dans la stratégie d'aménagement urbain intégré de Győr (2007-2013), certains secteurs étaient signalés comme exposés au risque de marginalisation sociale. Cinq secteurs étaient distingués sur la base d'un ensemble complexe d'indicateurs : Újváros, Gorkijváros, Nyugat-Újváros, Sziget et Gyárváros 1. Újváros (« nouvelle ville ») est le secteur où l'ampleur et la complexité des difficultés sociales sont les plus inquiétantes. Dans ce quartier, proche du cœur de la ville, la proportion de Roms est très élevée. Beaucoup habitent à l'étroit dans de vieux appartements municipaux (construits avant 1945) au confort rudimentaire. Les jardins d'enfants et écoles primaires présentent aussi des signes manifestes de ségrégation sociale. La marginalisation du secteur est le résultat d'un long processus, accéléré par le départ des familles roms du centre-ville à l'occasion de sa rénovation.

Un programme de requalification sociale en deux phases fut mis en œuvre dans le quartier Újváros entre 2007 et 2013 puis de 2014 à 2020. La première phase portait sur la réhabilitation de six immeubles d'habitation appartenant à la Ville et protégés pour leurs qualités architecturales ; des espaces furent créés pour accueillir des boutiques et un poste de police. La façade de l'école primaire fut refaite et l'église en partie reconstruite. Les pelouses bordant la rue principale furent remises en état et de nouveaux squares et aires de jeux furent créés. Dans la seconde phase du projet, les parties communes de quatre immeubles d'habitation du parc privé furent remises à neuf. Outre les interventions matérielles sur les bâtiments et les espaces publics, des initiatives « immatérielles » furent consacrées aux habitants – sensibilisation aux questions sanitaires, assistance sociale à l'identification des possibilités de formation et d'emploi.



*Illustration 5. Vue générale de Győr-Újváros*

En 2018, le quartier avait retrouvé l'essentiel de son caractère historique et s'était enrichi de nouvelles structures. Parallèlement, les actions de requalification sociale s'étaient traduites par une gentrification notable d'Újváros, une partie des appartements rénovés et les logements nouvellement construits n'ayant pas été réintégrés par les anciens occupants, relogés ailleurs. Les résultats étaient, d'un côté, l'intégration du quartier dans le tissu urbain et la protection améliorée du patrimoine architectural, et de l'autre, l'éviction de certains de ses habitants vulnérables.

Grâce au projet de requalification sociale, ainsi qu'à certaines tendances spontanées (comme l'augmentation globale du niveau de formation), la stratégie d'aménagement urbain intégré 2014-2020 ne recensait plus aucun secteur fortement marginalisé. Néanmoins, Győr-Újváros reste socialement plus fragile que d'autres parties de la ville. En outre, les indicateurs de la situation sociale des habitants ont reculé dans certaines banlieues, suggérant un déplacement du centre ville vers la périphérie des ménages au statut social et professionnel inférieur.

Győr a toujours disposé d'un secteur éducatif fort, particulièrement pour l'enseignement secondaire (elle possédait, avant la Seconde Guerre mondiale, des établissements secondaires religieux renommés, qui furent nationalisés en 1948). La ville se démena pour avoir une université au début du XX<sup>e</sup> siècle ; elle put finalement accueillir une école technique supérieure des transports et des télécommunications en 1968 et une école supérieure de formation des enseignants en 1978. En 2002, l'école technique (un établissement d'enseignement supérieur de niveau infra-universitaire) obtint le statut d'université, sous le nom d'« université Széchenyi István » (nom que portait déjà l'école), avec une orientation technique. Un déséquilibre subsiste entre la situation économique de la ville et sa position dans le système d'enseignement supérieur en Hongrie. Même si le nombre de départements s'est sensiblement accru (neuf, désormais), beaucoup d'enseignants résident ailleurs et font la navette pour venir donner leurs cours à Győr. En conséquence, renforcer le potentiel d'innovation et le statut pédagogique de la ville au travers de son université est un objectif important dans la politique d'aménagement urbain depuis quelques dizaines d'années. Au cours de la période budgétaire 2007-2013 de l'UE, l'université de Győr a obtenu l'un des plus importants montants (le troisième, environ 40 millions d'euros) parmi les universités hongroises pour le financement de travaux de réfection et de reconstruction de ses bâtiments universitaires et des équipements pédagogiques. L'université coopère étroitement avec Audi Hungaria – un département entier est dévolu à la formation des futurs ingénieurs automobiles. À côté de la collaboration avec le secteur automobile, l'université a créé en 2016 un centre de coopération entre l'enseignement supérieur et l'industrie (FIEK selon son abréviation en hongrois), financé par des ressources de l'UE et de l'État. Le FIEK a pour but de mettre en œuvre la recherche appliquée en fonction de la demande de l'industrie locale.

Győr participa à l'appel à candidatures pour la Capitale européenne de la culture 2010, mais le choix se porta finalement sur Pécs, en Hongrie méridionale. Son dossier de candidature proposait plusieurs aménagements d'équipements dans le secteur culturel, dont la plupart sont déjà au moins en partie réalisés, tels que la médiathèque, des places de marché, de nouveaux lieux d'exposition, la restauration de la synagogue, la nouvelle bibliothèque universitaire et la valorisation des berges du fleuve. Győr s'est de nouveau portée candidate au titre de Capitale européenne de la culture 2023 ; elle est cette fois en compétition avec deux autres villes hongroises, Debrecen et Veszprém. La décision sur le choix final est attendue en décembre 2018. Le nouveau dossier de candidature est bâti sur la disponibilité de la plupart des équipements culturels requis, à l'exception de la nouvelle salle de concerts et d'un centre d'expositions et de conférences (KOMFEX), dont la réalisation est prévue au titre du programme Modern Cities (abordé dans la dernière partie de cet article).

En 2017, Győr accueillait les Journées olympiques de la jeunesse européenne. Pour offrir un espace approprié à l'événement, la ville rénova plusieurs gymnases, construisit une nouvelle piscine et un nouveau centre sportif et investit dans des équipements d'hébergement temporaire tels qu'une résidence universitaire et un complexe résidentiel qui fut ensuite vendu. Le nouveau centre sportif doit être utilisé de façon pérenne en tant que centre de formation olympique pour la Hongrie. Pour qu'il puisse pleinement remplir ce rôle, il est nécessaire de lui adjoindre un hôtel, dont la construction est programmée et sera financée par l'État.

La dernière stratégie d'aménagement en date de Győr (stratégie d'aménagement urbain intégré 2014-2020) met fortement l'accent sur la qualité de vie, en plus du développement de l'économie et des infrastructures. Les projets relatifs à la sphère sociale ont vocation à accroître la capacité et la performance énergétique d'établissements éducatifs et sociaux (jardins d'enfants, écoles primaires, résidences universitaires, campus universitaires, institutions culturelles, centres de santé, installations sportives, services de prise en charge des personnes âgées).

## L'avenir : difficultés et possibilités

### *Difficultés*

L'économie de la ville conserve sa structure quelque peu monofonctionnelle, dominée par la production d'Audi Hungaria ; elle est, par conséquent, très liée à la conjoncture du secteur automobile, qui peut être menacée par des facteurs tels que la montée en puissance des véhicules électriques, l'éventualité d'une crise économique et le recours à des systèmes d'intelligence artificielle. C'est pourquoi le dernier plan d'aménagement en date de la ville (stratégie d'aménagement urbain intégré 2014-2020) est imprégné d'une volonté de diversifier l'économie locale.

L'Europe centrale – et singulièrement la Hongrie – souffre d'une pénurie de main-d'œuvre qualifiée, conséquence d'une forte émigration, dont Győr subit aussi les effets. Une part substantielle de ses actifs partent chaque jour travailler en Autriche et en Slovaquie. Cette pénurie de main-d'œuvre peut être une sérieuse entrave à la poursuite du développement économique et au maintien du niveau de vie actuel de l'agglomération. Dans le secteur des services, les segments où le manque de main-d'œuvre se fait le plus sentir sont la santé, la restauration et la distribution. Il est heureux que la ville, grâce à son économie locale forte, soit en mesure de retenir la plupart de ses nouveaux diplômés, ce que peu d'autres villes universitaires hongroises peuvent faire.

Le territoire de l'aire urbaine fonctionnelle de Győr s'étend régulièrement, poussé par le dynamisme de l'économie et la forte demande sur le marché du logement. Or, depuis le début des années 2010, toutes les initiatives de coopération territoriale précédemment mises en place ont été radicalement réduites, voire arrêtées – y compris, comme nous l'avons vu plus haut, le projet Centrope, dont Győr s'est retirée. Pourtant, il est indéniable que le centre économique en pleine expansion bénéficierait d'une coopération territoriale renforcée.

La relégation sociale sévit déjà dans les ensembles d'immeubles préfabriqués, autrefois lieux d'une plus grande mixité sociale. La ségrégation spatiale, de son côté, gagne du terrain dans les secteurs périphériques de la ville, où l'accès aux équipements et aux services résidentiels est limité.

### *Possibilités d'avenir*

Un processus de diversification est déjà à l'œuvre dans la périphérie de l'aire urbaine (la zone principalement résidentielle accueille davantage d'activités secondaires et tertiaires), ce qui pourrait grandement aider à réduire la nécessité de se déplacer quotidiennement pour aller travailler en ville.

Toutes les villes d'une certaine importance en Hongrie participent au programme « Modern Cities », un ensemble d'actions visant spécifiquement les 23 villes avec droits des de comitat (à l'exception de Budapest), pensé sur la base d'une combinaison de fonds européens et nationaux. Aux yeux des critiques, la disponibilité de ces fonds est assez incertaine et le paquet de mesures apparaît plutôt comme une « liste de souhaits en matière d'aménagement urbain ». Pour Győr, le dispositif englobe plusieurs projets potentiels : la construction de voies de contournement et ponts supplémentaires ; la modernisation du plan de circulation dans le centre-ville ; la mise à quatre voies de la route entre Győr et Dunaszerdahely ; la création d'un pôle intermodal autour de la gare ferroviaire ; la reconstruction du théâtre de la ville et de certains éléments manquants dans l'infrastructure culturelle ; l'achèvement des chantiers d'aménagement des thermes et du zoo. Le « paquet » de propositions inclut aussi la création d'un campus technologique, extension du FIEK. Ce campus technologique serait pour la ville un grand pas en avant sur la voie de l'affranchissement de son passé industriel. Il renforcerait la recherche et l'innovation, un objectif majeur des plans d'aménagement urbain de Győr depuis quelques dizaines d'années. Le campus technologique serait un centre de savoir et de recherche s'appuyant sur les capacités élargies de l'université pour la coopération avec les entreprises industrielles présentes dans la ville. Outre accueillir des activités de recherche appliquée, il viserait aussi à servir d'incubateur à des jeunes pousses mettant en œuvre les résultats de ces recherches.

Enfin, une autre cible pour l'aménagement urbain à l'avenir est la friche industrielle de 60 hectares des anciennes usines Rába, en plein centre-ville. La société actuelle (RÁBA Ltd) entend traiter l'ensemble de la friche comme un seul site. La contamination des sols et le bâti subsistant y sont limités, ce qui offre un potentiel unique pour la création d'un nouveau quartier. Complétant le campus technologique, la friche requalifiée pourrait hisser Győr à un stade supérieur d'aménagement urbain.

## Références

- 1 Les villes de Vienne et Budapest avaient mis sur pied un projet commun d'exposition universelle 1995. Cependant, plusieurs grandes villes préparèrent leurs plans d'aménagement de l'époque dans l'optique d'une possible participation indirecte à cette éminente manifestation internationale. Les deux capitales abandonnèrent finalement l'organisation de l'exposition – Vienne d'abord, en raison de l'impopularité du projet auprès de ses administrés, puis Budapest (qui avait repris l'initiative à son compte pour l'année suivante), par manque de ressources financières.
- 2 La Hongrie n'avait jamais eu de « régions », la subdivision administrative intermédiaire traditionnelle entre l'État et les localités étant le comitat (le pays compte dix-neuf comitats). Pour satisfaire aux prescriptions européennes, on définit sept « régions de développement » devant servir de base pour la planification et la programmation au niveau de l'UE et pour la collecte des données statistiques. Ces régions virent leur rôle renforcé en 2004, et elles devinrent les acteurs majeurs de la distribution des fonds pour les programmes opérationnels régionaux (sept entre 2007 et 2013). Certaines régions étaient des entités « organiques », alors que d'autres apparaissaient éminemment artificielles. La Transdanubie occidentale, à laquelle appartient Győr, est l'une de ces régions « artificielles », car la cohésion entre les trois comitats qui la composent est faible et les sièges de comitats et les autres agglomérations importantes ont toujours été en concurrence pour la place de siège régional. Après 2010, un nouveau processus national de centralisation de la structure politique affaiblit les anciens conseils de développement régionaux et leurs agences, et renforça la mission de développement des comitats, au détriment de celle de la région. Depuis, le seul rôle des sept régions NUTS 2 est, de nouveau, de servir de base pour la collecte de statistiques et d'être les sujets géographiques des affectations de fonds de l'UE.
- 3 Les programmes Interreg sont financés par le Fonds européen de développement régional (FEDER) et visent à promouvoir la coopération transfrontalière et transnationale entre régions de l'Europe.

## Bibliographie

Baseline study for the Development Concept and Integrated Urban Development Strategy of Győr (2014-2020)  
[http://innovacio.gyor.hu/cikk/gyor\\_megyei\\_jogu\\_varos\\_integralt\\_telepulesfejlesztési\\_strategiaja.html](http://innovacio.gyor.hu/cikk/gyor_megyei_jogu_varos_integralt_telepulesfejlesztési_strategiaja.html)

Győr in Wikipedia <https://hu.wikipedia.org/wiki/Gy%C5%91r>

Integrated Urban Development Strategy of Győr 2007-2013, (Győr Integrált Városfejlesztési Stratégiája)  
[http://innovacio.gyor.hu/cikk/gyor\\_megyei\\_jogu\\_varos\\_kozeptavu\\_integralt\\_varosfejlesztési\\_strategiaja\\_ivs.html](http://innovacio.gyor.hu/cikk/gyor_megyei_jogu_varos_kozeptavu_integralt_varosfejlesztési_strategiaja_ivs.html)

Integrated Urban Development Strategy of Győr 2014-2020 (Győr Integrált Településfejlesztési Stratégiája)  
[http://innovacio.gyor.hu/cikk/gyor\\_megyei\\_jogu\\_varos\\_integralt\\_telepulesfejlesztési\\_strategiaja.html](http://innovacio.gyor.hu/cikk/gyor_megyei_jogu_varos_integralt_telepulesfejlesztési_strategiaja.html)

National Territorial Development Concept, 2005 (Országos Területfejlesztési Konceptió)  
<http://www.terport.hu/node/893>

National Development and Spatial Development Plan, 2014 (Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió) [http://www.terport.hu/webfm\\_send/4616](http://www.terport.hu/webfm_send/4616)

Rechnitzer, J. 2016. A területi tőke a városfejlődésben, A Győr-kód (Spatial capital in urban development, The Győr-code), MTA RKK Studia Regionum Dialóg Campus szakkönyvek, 2016

Strategic Development Plan of Győr (2003-2004) (Győr Megyei Jogú Város Stratégiai Programja)  
[http://www.varosrehabilitacio.net/new/pdf/Gyor\\_strategiai\\_program.pdf](http://www.varosrehabilitacio.net/new/pdf/Gyor_strategiai_program.pdf)

Tosics, I. 2005. "City Development in Central and Eastern Europe Since 1990: the Impact of Internal Forces". In F. E. Ian Hamilton, Kaliopa Dimitrovska Andrews, and Nataša Pichler-Milanović (eds): Transformation of cities in Central and Eastern Europe: towards globalization. The United Nations University Press, Tokyo; New York, 2005 <http://mri.hu/wp-content/uploads/2012/07/City-Development-in-Central-and-Eastern-Europe-Since-1990-the-Impact-of-Internal-Forces.pdf>

Web pages of: the municipality of Győr, the International Industrial Park, Győr-Gönyű Harbor, Pér Airport, Széchenyi István University of Győr

**Éva Gerőházi** est économiste et chercheuse au Metropolitan Research Institute, Budapest. Ses domaines d'expertise sont la politique du logement et l'aménagement urbain, principalement dans leurs aspects socio-économiques. Elle participe à des programmes de recherche de l'Union européenne sur la revitalisation des grands ensembles, l'efficacité énergétique des parcs de logements et l'aménagement des espaces verts des agglomérations urbaines. Elle a aussi assisté des cabinets ministériels hongrois, des collectivités locales et des organisations internationales dans la formulation de programmes de revitalisation urbaine, de rénovation de l'habitat et d'inclusion sociale. **Iván Tosics** est directeur du Metropolitan Research Institute. Docteur en mathématiques et en sociologie, il enseigne à l'école doctorale du département d'études politiques de l'université de Pécs. Il est l'un des responsables de pôles thématiques (experts) au sein du programme URBACT, vice-président de l'European Network for Housing Research (ENHR), membre du conseil d'administration de l'European Urban Research Association (EURA) et rédacteur « stratégies » à la revue *Urban Research and Practice*.



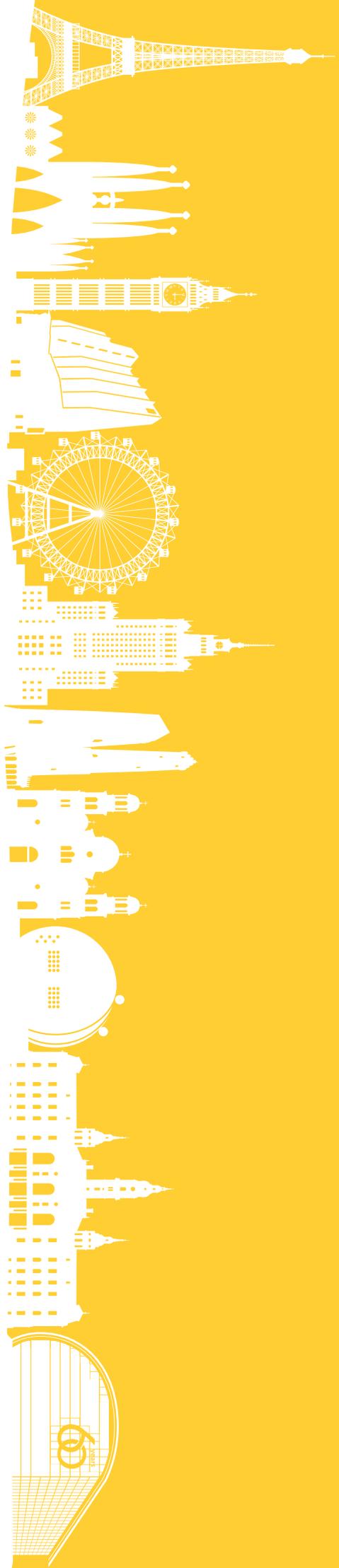
Éva Gerőházi



Iván Tosics







Banque  
européenne  
d'investissement

*La banque de l'UE*