En milieu de semaine dernière, BKV annonçait qu'elle rompait définitivement son contrat avec le constructeur français Alstom pour sa livraison de 44 rames de métro destinées à circuler sur la ligne 2 (ligne rouge) et sur la future ligne 4 encore en construction. La société de transports publics de Budapest a indiqué qu'Alstom n'a pas respecté les clauses du contrat, tant sur les délais de livraison que sur des problèmes d'ordre technique que la réglementation hongroise la forçait à résoudre.

Le comble pour BKV : être lassé d'en avoir assez

Jeudi dernier, les 22 rames françaises flambant neuves d'Alstom, baptisées *Métropolis* (voir photo), ont donc quitté les dépôts de Budapest. En mai 2006, Alstom avait remporté un appel d'offre lancé par la ville pour remplacer ses rames de l'ex-URSS (vieille de 40 ans) qui circulent encore sur les lignes 1 et 2, malgré la rouille et les problèmes récurrents qu'elles occasionent. Montant de l'offre : 247 millions d'euros (65 milliards de forints à l'époque). Selon Istvan Kocsis, PDG de BKV, sa compagnie avait payé une avance de 30 milliards de forints pour que les premières livraisons et les premiers essais aient lieu en 2008. Or, le temps de construire son produit en Pologne, Alstom n'a pu livré ses 22 rames qu'en février 2009. En avril 2009, les premiers essais ont révélé des problèmes de freinage sur le *Métropolis*. Depuis, les permis pour que ces rames soient conformes à la réglementation hongroise n'ont jamais été acquis par Alstom, et la dérogation demandée par l'entreprise française a systématiquement été rejetée par la Commission technique.

Articles liés :

Les adieux de Demsky au Conseil de Budapest

Les nouvelles rames du M2 toujours au hangar