Le week-end dernier, le maire de Budapest, Istvan Tarlos, s'est félicité du compromis enfin trouvé entre la compagnie française et l'autorité des transports hongroise (NKH) concernant le problème du système de freinage des rames de métro Alstom. En vérité, la signature d'un nouveau contrat en juillet dernier avait déja réglé bien des choses.

Le système de freinage des Metropolis d'Alstom (photo) serait donc conforme à la réglementation hongroise, qui se montrait très tatillonne jusqu'à juillet dernier, date de la signature d'un nouveau contrat entre la société française et Budapest. La signature de ce contrat était primordiale pour Budapest car sans le contrat, la ville ne pourrait pas recevoir l'aide de l'UE consacrée à 80% du budget de la construction du Metro 4 (692 millions d'euros – 187 milliards de forints).

Selon M. Tarlos qui s'est exprimé au micro d'une radio publique, la décision de NKH est un « grand pas » dans les négociations. Mais c'est avant tout la suppression dans le nouveau contrat de la clause de force majeure concernant l'obtention du permis par le prototype qui a débloqué la situation. Depuis, le freinage – défectueux selon les Hongrois – était alors devenu un problème mineur.

La conformité du Metropolis à la réglementation hongroise signifie que les nouvelles rames françaises seraient opérationnelles à la circulation d'ici la fin de l'année prochaine, sur la ligne 2 et sur la ligne 4 en construction du métro de Budapest. Alstom doit alors fournir 22 rames pour la ligne 2 dans les 330 jours qui suivent la validation du contrat. Elle a également 548 jours pour obtenir les permis de 22 autres trains à faire circuler sur la ligne 4, et les livrer dans les 750 jours.

source MTI

Articles liés :

Alstom – Budapest, nouveau départ

BKV – Alstom : « je t'aime moi non plus »

Sauvetage de BKV : les bons amis font les bons comptes

Entre BKV et Alstom, les relations déraillent définitivement

Les adieux de Demszky au Conseil de Budapest