

Le bout du tunnel?



Les grands travaux de la mairie de Budapest

Si les élections municipales, prévues à l'automne prochain, seront probablement remportées par l'opposition, la première partie de l'année 2010 s'annonce rude pour la mairie de Budapest et pour son dirigeant Gábor Demszky. Les scandales qui entourent les entreprises publiques et les projets les plus ambitieux de la capitale ne cessent de prendre de l'ampleur.

Les soupçons de malversation liées au projet du métro 4 et à la rénovation du pont Margit ont refait surface début décembre, lorsque Péter Karsai, député MDF, s'est adressé au Parquet de Budapest via une lettre ouverte dans laquelle il a critiqué le coût de ces deux projets. D'après ses calculs, la mairie consacra plus de 500 milliards de HUF à la construction de la nouvelle ligne de métro, contre 195 milliards prévus il y a dix ans. Selon lui, ce montant, qui se situe bien au-delà des coûts justifiables, place le nouveau métro budapestois parmi les plus chers d'Europe. Le Parquet a en effet ouvert une enquête sur l'augmentation spectaculaire des dépenses que les responsables de l'entreprise DBR, chargée du projet, n'ont pas tardé à expliquer. Ils tenaient d'abord à préciser qu'aucune décision n'avait encore été prise quant aux deuxième et troisième phases du projet et qu'on ne pouvait donc pas encore avancer le chiffre de 500 milliards de HUF, qui n'est encore qu'une

estimation. Ils ont fait savoir que la première phase des travaux, en cours depuis 2007, coûterait finalement 365 milliards de HUF, et que de nombreux facteurs auraient contribué à l'augmentation des dépenses prévues, comme la nature très variée du sol dans lequel les tunneliers avancent, le mauvais état des immeubles qu'il faut protéger à la surface ou la volatilité du cours du forint en début d'année. Selon l'entreprise, il s'agit également des principales raisons du retard des travaux, qui s'achèveront en 2012 (la mise en service des rames était initialement prévue pour 2009).

L'enquête du Parquet cherchera également à comprendre pourquoi la rénovation du pont Margit, dont les travaux étaient estimés autour de 13 milliards de HUF jusqu'au mois de juin, coûtera finalement 30 milliards de HUF à la mairie. Le service de communication de la municipalité a énuméré plusieurs raisons à cette augmentation, comme la dégradation des conditions de crédit en été ainsi que les risques très élevés auxquels l'entreprise doit faire face pendant les travaux et qu'elle a donc concrétisés en demandant une somme plus élevée que prévu. Celle-ci ne dépasserait finalement pas 21 milliards de HUF et la municipalité a également fait savoir qu'elle ne regrettait pas l'ouverture de cette enquête, bien au contraire: «Heureusement, nous avons les moyens de prouver que les coûts sont conformes aux prix du marché».

De nouvelles accusations pèsent cependant sur la direction de la société de transports BKV, dont le directeur juridique a été arrêté début décembre dans le parking d'un centre commercial alors qu'il recevait un pot-de-vin de 10 millions de HUF des mains de l'employé d'un cabinet d'avocat. La directrice juridique de la société anonyme Budapest Airport a également été arrêtée dans le cadre de la même enquête, qui est en cours depuis le mois d'avril. Tous deux sont soupçonnés d'avoir versé des sommes considérables à plusieurs cabinets d'avocats pour des prestations fictives, causant ainsi de sérieuses pertes financières aux deux sociétés. En contrepartie, les dirigeants auraient reçu des pots-de-vin de la part de ces avocats. Cette affaire s'ajoute aux nombreuses interrogations sur la rémunération des dirigeants du BKV qui a choqué l'opinion publique au mois d'août.

Les choses ne sont guère plus transparentes autour des projets de construction de la capitale, qui sont souvent réalisés en PPP (Public-private partnership). En principe,

un partenariat PPP est avantageux pour l'État ou pour une mairie parce qu'il permet de réaliser des constructions de grande envergure qui, faute de financement public, ne pourraient pas se faire. Les coûts de construction et de fonctionnement de bâtiment reviennent en effet à l'entreprise privée qui exécute les travaux, mais l'autorité publique lui rembourse son investissement sous forme de loyer pendant 20 ou 25 ans. Durant l'année de la réalisation du projet, les coûts de construction n'apparaissent donc pas dans le budget de l'État, et c'est un facteur très important en Hongrie où les gouvernements cherchent à réduire leur déficit budgétaire. Pour autant, les versements annuels au cours des prochaines années peuvent s'avérer très importants, mais les dirigeants semblent bien peu s'en préoccuper au moment de prendre leurs décisions. C'est grâce à ce type de financement que la plupart des Universités ont réalisé des constructions ou rénovations ces dernières années. Mais outre ces investissements nécessaires, de mauvais exemples peuvent également être cités, comme le projet du CET à Budapest. Les plans de ce centre culturel et de divertissement, qui intègrent les bâtiments abandonnés des anciens entrepôts de Budapest sur les rives du Danube, ont été réalisés par l'architecte néerlandais Kas Oosterhuis. Il a conçu un bâtiment moderne en forme de baleine mais, de manière assez incompréhensible, le promoteur a rompu le contrat avec son bureau et confié la réalisation du projet à une entreprise hongroise, peu compétente dans ce style architectural. Outre le retard que ce changement va probablement causer, de nombreuses questions persistent sur la façon dont la municipalité gère ses partenaires privés et la rationalité d'une telle décision. De plus, la mairie a décidé de se porter garante pour le crédit bancaire auquel l'entreprise a eu recours pour réaliser le projet, ce qui signifie qu'elle devra rembourser l'argent emprunté à la banque si l'entreprise fait faillite, alors que le but d'une mairie avec un projet PPP serait justement de transférer ce genre de risque à son partenaire privé.

Anna Bajusz

- 1 vue

Catégorie

Agenda Culturel