

La BKV sort du Tunnel ?



Situation actuelle de la BKV

Pourrons-nous encore utiliser les transports en commun l'année prochaine ? La question s'est posée récemment à Budapest, la situation financière de la compagnie BKV devenant critique.

La société de transports en commun de Budapest, la BKV, comme bien d'autres grandes sociétés de service public (par exemple la MÁV, Compagnie de chemin de fer) est déficitaire depuis plusieurs années. C'est l'Etat hongrois et la ville de Budapest qui injectent régulièrement de l'argent public dans son budget pour lui maintenir la tête hors de l'eau.

La ligne 4 du métro

La construction de la ligne 4 du métro a été le projet phare de Gábor Demszk pendant tout son mandat (20 ans), dès 1990. Avec cette nouvelle ligne, son souhait était d'améliorer le niveau des transports en commun de la ville et d'augmenter le nombre de passagers.

Ce projet qui a énormément traîné, sera enfin inauguré en 2014. Il n'a pu se concrétiser en effet dans un délai „normal” pour des raisons financières et techniques. Le Conseil Municipal précédent de Budapest avait passé un contrat avec Alstom, société française, pour le changement des anciennes rames de la ligne 2 du métro ainsi que pour la livraison de celles de la nouvelle ligne 4. Cependant, les rames livrées par Alstom n'ont pas obtenu les autorisations administratives nécessaires à leur circulation pour des raisons de sécurité. La dénonciation du contrat a engendré de nouveaux retards. En juillet 2011, après des négociations efficaces, István Tarlós et Patrick Kron, PDG d'Alstom, se sont mis d'accord pour changer les freins qui faisaient l'objet du contentieux entre les deux parties. Les rames seront livrées à temps. Ce contrat avec Alstom a fait l'objet de critiques, certains considérant que le budget dépensé à la construction du métro aurait pu être investi pour améliorer la circulation des rames de manière générale et régler la situation financière de la BKV.

La réorganisation

En 2010, après les élections municipales, István Tarlós, le nouveau maire de Budapest, n'a pas souhaité remettre en cause la construction de la ligne 4 du métro qui était pourtant dans une impasse. Il a par contre réorganisé toute la compagnie de transports publics. Il a ainsi créé une autre société publique, le BKK (Centre de transports en commun de Budapest), qui est chargé d'exploiter désormais le réseau de la BKV. La mission du BKK est aussi de coordonner les transports en commun et le trafic ferroviaire de Budapest. Tarlós a nommé Dávid Vitézy directeur de cette nouvelle structure. Vitézy a 26 ans, il est originaire d'une famille de droite très connue en Hongrie, et a toujours critiqué vigoureusement le fonctionnement de la BKV.

Le maire a également nommé István Kocsis à la direction de la BKV. Ce dernier a été le directeur de la Centrale nucléaire de Paks et d'autres grandes sociétés publiques. Kocsis est réputé pour gérer les situations de crise de façon très efficace. Toutefois, il fait l'objet aujourd'hui d'accusations l'impliquant dans des affaires de corruption dans des entreprises qu'il a précédemment dirigées. Tarlós l'a protégé jusqu'en septembre dernier, où son cas est devenu indéfendable et Kocsis a dû démissionner.

La situation de la BKV ne s'est pas améliorée avec la création du BKK. Au cours des dernières semaines, István Tarlós a déclaré à plusieurs reprises que sans ressources supplémentaires, les transports en commun de Budapest ne pourraient plus

fonctionner et que les liaisons dans la ville risquaient d'être paralysées. Après la rencontre fin septembre entre le maire et Viktor Orbán, le premier ministre hongrois, le gouvernement a garanti d'injecter à nouveau l'argent nécessaire pour le fonctionnement de la société. Et quelques jours, plus tard, à la surprise générale, Tarlós a nommé György Dörner, le célèbre acteur d'extrême-droite, directeur du Új Színház, le nouveau théâtre (voir article page 9). Y aurait-il un lien entre ces deux décisions?

Rita Szabó

- 1 vue

Catégorie

Agenda Culturel