

☒ Début février, les nouvelles rames de métro produites par Alstom pour la ville de Budapest sont arrivées. La ville a reçu 22 rames de 5 wagons chacune, devant remplacer les anciens métros de facture soviétique de la ligne 2 (Déli pályaudvar - Örs vezér tere). Depuis, aucune nouvelle. Ou plutôt, si.

Officiellement, la raison pour laquelle ces rames ne sont toujours pas rentrées en service, expliquait le maire de Budapest, Gabor Demsky, il y a quelques mois, est que les permis nécessaires pour que ces nouvelles rames puissent circuler n'ont toujours pas été acquis, mais qu'ils devraient l'être d'ici la fin de l'année.

Officieusement, l'information révélée par ce [blog](#), et relayée par [Pestiside](#), donne des raisons différentes, ou du moins, expliquant pourquoi tant de temps est nécessaire pour acquérir les permis: la personne en charge de faire circuler les nouvelles rames sur les rails de la ligne M2, serait également à la tête de la compagnie que la BKV emploie pour réparer ses métros, Vasúti Járműjavító Kft. Selon la logique de l'offre et de la demande, plus les vieilles rames seront en service, plus cette compagnie sous-traitante devra s'occuper de l'entretien et des réparations *nécessaires*, « pour quelques forints de plus ».

Tout cela ferait presque croire que la BKV est une entreprise rentable. Pourtant, la ville de Budapest et la BKV négocient avec Alstom une ristourne, car cette dernière, qui aurait dû livrer les nouvelles rames en 2008, ne l'a fait que début 2009. Alstom demande également compensation en raison du retard de la construction du futur-nouveau métro 4, pour lequel l'entreprise française construit 15 rames.