L'heure est à l'ouverture du marché ferroviaire européen. Bruxelles permettra la concurrence du transport de voyageurs à partir du 1er janvier prochain. A ce titre, Budapest est aujourd'hui un terminus très probable des deux prochaines extensions de lignes à grande vitesse vers l'Est de l'Europe.

Avec Palerme – Berlin, via Milan, Zurich et Stuttgart, Lyon – Budapest via Turin est l'autre axe principal privilégié à exploiter dans les dix prochaines années. A n'en pas douter, la concurrence sera féroce, tant entre compagnies de transport ferroviaire qu'entre grandes villes européennes. Le train rapide, moyen de transport historique et familier des français, intéresse toute l'Europe, en particulier Madrid et Lisbonne, ainsi que Vienne et Bratislava. Côté industriel, la bataille est déja annoncée entre le couple français SNCF – Alstom et le couple allemand Deutsche Bahn – Siemens (contructeur de l'ICE).

Pour la Commission Européenne, ce développement du train rapide sur le continent est fondamental. Il y a 2 ans, l'institution a décidé d'y mettre le paquet : 74,2% des 5,1 milliards d'euros débloqués au titre du budget communautaire 2007-2013 pour les grands réseaux prioritaires de transport. La somme paraît cependant encore bien petite au regard, notamment, de l'ampleur du travail de réfection des voies à effectuer à l'est de l'Europe, comme en Hongrie. La totalité des investissements que les deux extensions de lignes à grande vitesse requièrent, s'élève à 60 milliards d'euros.

Reste à savoir si les avantages du TGV séduiront des usagers qui, dans l'ensemble, voient leur budget s'amenuiser. Les vols low-costs sont aujourd'hui un moyen rapide, sûr et peu onéreux de se rendre dans telle ou telle capitale d'Europe. Il n'est donc pas sûr, considérant le prix actuel d'un trajet en TGV en France sans réduction, qu'un provincial français de Budapest préfère le luxe d'un train direct pour aller de Keleti à Part-Dieu en un peu plus de 4 heures.