

QUESTION ÉCRITE E-3640/03

posée par Herbert Bösch (PSE) et Johannes Swoboda (PSE)
à la Commission

Objet: Suppression de liaisons ferroviaires transfrontalières directes

À partir du 14 décembre 2003, de nouveaux horaires de trains s'appliqueront en Autriche, en Suisse et en Allemagne. Ces nouveaux horaires ne mentionneront plus les liaisons directes de nuit Vienne-Bruxelles (EN 324 Donau-Walzer), Bruxelles-Vienne (EN 325 Donau-Walzer), Bruxelles-Chur (D 499) et Chur-Bruxelles (D 499). Déjà à la mi-décembre 2002, la liaison directe de nuit Vienne-Amsterdam et Amsterdam-Vienne avait été supprimée. La suppression de ces liaisons ne tient aucun compte du bon taux de fréquentation de ces trains qui assurent la desserte des sites touristiques autrichiens pendant les vacances d'été et d'hiver. En ce qui concerne les trains en provenance et à destination de Bruxelles ou d'Amsterdam, la société autrichienne des chemins de fer (ÖBB) souhaitait conserver la liaison ferroviaire, mais les sociétés belge, allemande et néerlandaise ont refusé, pour diverses raisons, le maintien de cette ligne. L'ÖBB ne dispose pas des capacités nécessaires pour assurer, à elle seule, ces liaisons.

La Commission peut-elle indiquer le nombre de liaisons directes mises en place au cours des cinq dernières années entre les capitales des États membres et des pays tiers limitrophes de l'UE?

Quelles sont les mesures prises par la Commission pour favoriser la circulation ferroviaire transfrontalière de personnes, notamment dans le cadre de l'initiative communautaire en faveur des réseaux transeuropéens? Quelles dispositions prend-elle pour éviter une détérioration de la situation pour les usagers en raison de la libéralisation au niveau européen? La Commission peut-elle donner un aperçu de l'utilisation des fonds TEN par les différents États membres au cours des cinq dernières années? Quelles sont les conséquences, pour les usagers, de la non-réalisation de projets ferroviaires?

La commissaire compétente peut-elle indiquer l'évolution de la circulation transfrontalière de marchandises et de personnes par route et par voie ferrée au sein de l'Union européenne depuis 1995 et donner une prévision des évolutions au cours des dix prochaines années? Comment le transit par l'Autriche a-t-il évolué depuis 1995? De l'avis de la Commission, quel sera l'avenir du transit par l'Autriche au cours des dix prochaines années?

Selon la commissaire, pendant les prochaines années, faudra-t-il privilégier la route ou le train pour la circulation transfrontalière de marchandises et de personnes dans l'Union européenne et notamment en Autriche? Quelles en seront les conséquences sur l'accessibilité des différentes régions européennes par les transports publics? Quelles sont les mesures déjà prises ou prévues par la Commission en vue d'atteindre son objectif?