

LUNDI 19 AVRIL 2010

PRÉSIDENCE DE M. JERZY BUZEK

Président

(La séance est ouverte à 17 h 35)

1. Reprise de la session

Le Président. – Je déclare reprise la session du Parlement européen, qui avait été interrompue le mercredi 7 avril 2010.

2. Approbation du procès-verbal de la séance précédente: voir procès-verbal

3. Questions orales et déclarations écrites (dépôt): voir procès-verbal

4. Dépôt de documents: voir procès-verbal

5. Déclarations écrites caduques: voir procès-verbal

6. Pétitions: voir procès-verbal

7. Suites données aux positions et résolutions du Parlement: voir procès-verbal

8. Lutte contre le cancer du sein dans l'Union européenne (déclaration écrite): voir procès-verbal

Le Président. – La déclaration écrite 0071/2009, déposée par les députés Elizabeth Lynne, Michail Tremopoulos, Livia Járóka et Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, sur la lutte contre le cancer du sein dans l'Union européenne a recueilli les signatures de plus de la moitié des députés. Par conséquent, conformément à l'article 123 du règlement, elle sera transmise à ses destinataires et publiée avec les autres textes adoptés en plénière le 24 février 2010. Les noms des signataires seront publiés dans le procès-verbal de la séance.

Elizabeth Lynne (ALDE). – (EN) Monsieur le Président, je remercie tous ceux qui ont signé la déclaration écrite 71 sur la lutte contre le cancer du sein.

Il s'agit, dans l'Union européenne, de la principale cause de décès des femmes âgées de 35 à 59 ans et nous voulons que les États membres mettent en place, entre autres, des programmes nationaux de dépistage ainsi que des services spécialisés dans le traitement du cancer du sein.

J'espère que la signature de cette déclaration écrite sera une nouvelle étape vers le lancement d'une action communautaire pour enrayer les funestes conséquences du cancer du sein.

Le Président. – Je remercie notre collègue ainsi que tous les signataires de cette déclaration.

9. Immunité parlementaire: voir procès-verbal

10. Composition des commissions et des délégations: voir procès-verbal

11. Vérification des pouvoirs: voir procès-verbal

12. Positions du Conseil en 1ère lecture: voir procès-verbal

13. Déclarations de la Présidence

Le Président. – Avant de commencer la séance, je tiens à dire que nos pensées et nos prières vont aujourd'hui aux familles et amis des victimes ainsi qu'à ceux qui ont été blessés dans l'accident ferroviaire qui s'est produit la semaine dernière dans le nord de l'Italie. Cet accident ferroviaire a été, nous nous en souvenons tous, d'une extrême gravité.

Je remercie également tous les députés et le personnel du Parlement de leur participation et organisation de la cérémonie qui s'est tenue mercredi dernier à midi, en relation avec la catastrophe aérienne polonaise. Les funérailles du président de Pologne ont eu lieu hier et celles du président de Pologne en exil se sont déroulées aujourd'hui. Mercredi dernier, nous avons observé une minute de silence en mémoire des victimes de cette catastrophe.

Je vous remercie à nouveau pour ce geste de solidarité.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je vous remercie du fond du cœur, Monsieur le Président, de la sympathie que vous avez exprimée envers les victimes de l'accident survenu la semaine dernière dans ma région et mon pays, la province autonome de Bolzano, dans le Tyrol du Sud. Les habitants de ma région sont extrêmement choqués par cet accident, qui a coûté la vie à neuf personnes — principalement des jeunes — et en a blessé beaucoup d'autres. Cet accident est d'autant plus choquant que ce train n'était pas vieux. C'était une fierté de notre région et il s'agissait d'une nouvelle voie ferrée, inaugurée il y a quelques années. Cet accident n'est pas imputable non plus à une défaillance technique. Il est purement et simplement la conséquence d'un glissement de terrain, comme il peut s'en produire dans une région montagneuse telle que les Alpes.

Je vous remercie vivement, Monsieur le Président. Je transmettrai vos paroles de sympathie aux victimes et aux citoyens de mon pays.

(Applaudissements)

Le Président. – Je remercie tous ceux qui sont présents aujourd'hui parce que nous avons dû surmonter de très gros problèmes de transport pour atteindre Strasbourg. Tout le monde n'y est pas parvenu. Une réunion extraordinaire de la Conférence des présidents vient de se terminer il y a quelques minutes. Les présidents des groupes politiques ont des propositions spécifiques à vous soumettre, qui ont été décidées et soutenues par tous. Ces propositions impliquent, pour l'essentiel, que nous n'aurons pas de séance plénière jeudi et qu'il n'y aura donc pas d'ordre des travaux ce jour-là. Toutefois, jeudi et vendredi, les députés pourront signer le registre de présence et travailler normalement. Il n'y aura ni séance plénière ni ordre des travaux, mais nous avons bien sûr l'obligation de travailler et ceux qui signeront le registre de présence jeudi et vendredi seront traités comme un jeudi ou un vendredi normal.

Je souligne également que cette semaine, il n'y aura pas de votes, ni en plénière ni en commission, pour autant que des réunions aient lieu. Les commissions peuvent se réunir, même jeudi, mais ne pourront pas procéder à un vote. Voilà ce que nous avons décidé. La raison de cette décision est que certains députés n'ont pu arriver jusqu'ici et nous ne pouvons les priver de leur droit de participer à cette période de session. Ce n'est donc pas une décision due à un problème de quorum, parce que nous l'atteindrons probablement, mais au fait que certains se sont trouvés dans l'incapacité d'arriver jusqu'ici pour cette période de session. Le fait de reporter les votes n'a pas d'incidence grave du point de vue juridique de nos obligations envers le Conseil. Les votes sont importants et nous les reportons donc de deux semaines. Ces votes auront donc lieu lors de la période de session de mai, à Bruxelles. En ce qui concerne notre travail avec le Conseil des ministres, les accords et les deuxième lectures, tout cela peut suivre son cours normal.

J'ajoute qu'une raison importante justifie que ceux qui sont présents maintiennent les réunions et discussions: demain, l'ordre du jour comportera un point extraordinaire, qui n'avait pas été prévu. Ce point, dont nous discuterons demain matin, concerne la situation actuelle dans les transports en Europe et ses conséquences pour les citoyens européens. Demain, au cours d'un débat de deux heures auquel assistera le président de la Commission, M. Barroso, nous mènerons une réflexion sur la situation en Europe, parce que la mobilité est en recul, des compagnies aériennes sont en danger et nous sommes confrontés au chômage là où il y a de grands aéroports et où des compagnies aériennes européennes pourraient tomber en faillite si elles ne peuvent servir des passagers pendant plusieurs jours. Il s'agit donc d'une menace sérieuse pour tous les citoyens d'Europe et la discussion de demain matin sera donc capitale. Ce point n'était pas prévu à l'ordre des travaux.

Il a été ajouté en raison de la situation difficile dans laquelle se trouve l'Union européenne et il faut l'examiner sérieusement. Les autres points seront discutés, sauf quelques-uns initialement prévus pour jeudi.

Je vous informe également que le 7 avril dernier, j'ai reçu une lettre de M. Nigel Farage. Dans cette lettre, le coprésident du groupe Europe de la liberté et de la démocratie évoque l'article 6, paragraphe 3, du règlement et dépose une plainte au motif d'une violation du protocole sur les privilèges et immunités de l'Union européenne. J'ai transmis à la commission compétente la requête formulée dans la lettre de M. Farage.

14. Ordre des travaux

Le Président. – La version finale du projet d'ordre du jour établi par la Conférence des présidents lors de sa réunion du lundi 19 avril 2010 a été distribuée conformément à l'article 137 du règlement. Les modifications suivantes ont été proposées:

(Première partie des modifications: voir point précédent)

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Monsieur le président, permettez-moi de soulever une motion de procédure pour votre information. Vous êtes gentil de nous féliciter d'être ici aujourd'hui. Ce fut effectivement difficile, mais c'est notre travail. Cela n'a rien de spécial. Je vous recommande simplement, la prochaine fois, de nous faciliter un peu la tâche en nous fournissant des informations plus rapidement et en répondant à nos courriels, afin que nous soyons au courant de ce qui risque de se passer. Ceux qui sont absents aujourd'hui auraient ainsi peut-être pu également venir.

(Applaudissements)

Le Président. – Je dois admettre que je ne comprends pas très bien votre remarque, Monsieur Leichtfried, parce que les députés ont très bien réagi. Mais cessons cette discussion.

John Bufton (EFD). – (EN) Monsieur le Président, je partage l'avis de l'orateur précédent. Nous savons que le trafic aérien est problématique - évidemment que nous le savons, nous ne sommes pas stupides - mais je ne comprends pas pourquoi il a fallu attendre jusqu'à ce soir pour arriver à cette conclusion. Nous sommes tous arrivés aujourd'hui, il y a beaucoup de monde dans la salle des séances et une grande partie du personnel est également présente. Notre présence ici coûte des millions de livres sterling au contribuable et malgré cela, vous décidez, au pied levé, d'une annulation. Selon moi, cette décision est profondément désastreuse.

Je pense que nous sommes en nombre suffisant pour voter. Nous sommes au courant des conditions difficiles, mais ceci est censé être un parlement. Vous faites maintenant volte-face et annoncez qu'il ne sera procédé à aucun vote, mais que nous pouvons avancer, discuter, débattre - ce qui, assez souvent, ne signifie absolument rien - puis, lorsqu'il s'agira de voter, ce ne sera pas possible.

Je crois que le contribuable britannique sera totalement horrifié d'apprendre cela. Nous avons des problèmes avec les finances au Royaume-Uni, nous réduisons les services, nous allons avoir des élections générales, nous discutons d'économies d'argent et pourtant, nous gaspillons de l'argent à la pelle ici. Assurément, il est temps de fermer définitivement ce lieu.

Le Président. – Je vous remercie de votre remarque. Je prends tous les commentaires très au sérieux, mais je tiens à vous dire que tous les groupes politiques et leurs représentants ont marqué leur accord sur les changements que je vais proposer.

Sophia in 't Veld (ALDE). – (NL) Monsieur le Président, je pense que reporter le vote est une sage décision car, bien que le quorum soit atteint, la répartition géographique n'est pas juste. Toutefois, je suggère que les points de l'ordre du jour non couverts soient condensés afin de pouvoir terminer une journée complète plus tôt - c'est-à-dire mercredi en fin d'après-midi au lieu de minuit - comme nous le faisons habituellement le jeudi. Cela permettrait au moins aux personnes qui *sont* ici de rentrer chez elles et de ne pas devoir rester ici jeudi.

Le Président. – Mesdames et Messieurs, je donnerai la parole aux députés qui le souhaitent après avoir établi l'ordre des travaux.

Charles Tannock (ECR). – (EN) Monsieur le Président, la loi des conséquences inattendues faisant son œuvre, le report des votes de cette semaine au 6 mai - date des élections générales au Royaume-Uni - signifie que de nombreux députés européens britanniques - sinon tous -, de tous partis et délégations, ne seront pas

là ce jour-là, ce qui faussera également le résultat final. Pourriez-vous reporter ce vote au mercredi 5 mai au lieu du jeudi 6 mai?

Le Président. - Mesdames et Messieurs, voici ma proposition. Nous allons établir maintenant l'ordre du jour et après cela, nous pourrions reprendre toutes vos questions concernant la période de session des 5 et 6 mai. Nous déciderons plus tard. Il n'est pas nécessaire de décider cela maintenant. La seule certitude est que les votes auront lieu les 5 et 6 mai. Toutes les décisions seront prises plus tard.

Nous allons maintenant commencer par établir l'ordre du jour. Je ne veux plus d'autres motions de procédure pour l'instant.

Le Président. – Le projet d'ordre du jour définitif de la période de session d'avril a été distribué, auquel les modifications suivantes sont proposées (article 140 du règlement):

Lundi:

Pas de modifications.

Mardi:

La séance débutera à 9 heures avec les déclarations du Conseil et de la Commission sur le trafic aérien en Europe.

Le débat se poursuivra jusqu'à 11 heures.

De 11 heures à 13 heures, les points suivants seront discutés: une déclaration de M. Barroso sur le programme législatif et de travail de la Commission pour 2010 et une déclaration de la Commission sur la coordination de l'aide humanitaire à Haïti.

Il n'y aura pas de votes mardi.

Mercredi:

Pas de modifications.

Il n'y aura pas de votes mercredi.

Jeudi:

Il n'y aura pas de séance jeudi.

(L'ordre des travaux est ainsi fixé)

15. Interventions d'une minute sur des questions politiques importantes

Le Président. – L'ordre du jour appelle les interventions d'une minute sur des questions politiques importantes.

John Bufton (EFD). – (EN) Monsieur le Président, merci de me donner à nouveau la parole. Compte tenu de ce qui vient d'être dit ici, je vous demande avec insistance de réexaminer le plus vite possible la question des votes lors de la prochaine période de session des 5 et 6 mai.

Il est probable que la plupart des députés britanniques seront absents. Nous avons en effet des élections générales le 6 mai et il n'y aura personne du Royaume-Uni ici. Vous discuterez donc de choses qui ne représenteront pas le Royaume-Uni. Je vous demande avec insistance d'envisager peut-être le 4 mai - d'avancer le vote de quelques jours - parce que si vous refusez, vous refusez au Royaume-Uni la possibilité de s'opposer à ou de soutenir des mesures...

(Le président retire la parole à l'orateur)

Le Président. - Si je puis vous donner ma réponse: Je prendrai très au sérieux ce que vous avez dit. Nous avons deux jours: le 5 mai et le 6 mai. Nous déciderons ultérieurement comment se dérouleront les votes prévus les 5 et 6 mai ainsi que leur répartition.

Le Président. – Avant de commencer, je voudrais faire une annonce. Comme nous le savons tous, l'article 150 du règlement permet des interventions d'une minute. L'expérience montre que les demandes sont plus

de deux fois supérieures au nombre acceptable par rapport au temps disponible. La déception exprimée par les députés qui ont attendu de pouvoir intervenir et n'ont pas eu l'occasion de le faire est inévitable. Afin d'éviter de nouvelles incertitudes et déceptions, j'appliquerai à l'avenir la procédure suivante pour les interventions d'une minute. Conformément à l'article 150 du règlement, nous établirons une liste de maximum 30 intervenants, qui seront sélectionnés de façon à maintenir un équilibre géographique et politique représentatif. La priorité sera donnée aux députés n'ayant pas eu l'occasion de faire une intervention d'une minute lors des deux périodes de session précédentes. Tous les députés ayant demandé la parole seront informés à l'avance du résultat de la sélection. Les députés sélectionnés pour une intervention devront être présents dans la salle des séances lorsque vient leur tour.

Jolanta Emilia Hibner (PPE). – (PL) Monsieur le Président, je souhaite attirer l'attention sur la question des denrées alimentaires génétiquement modifiées. La Commission européenne travaille actuellement sur une proposition de modification de la législation européenne en vue de donner aux États membres une plus grande liberté pour décider s'ils souhaitent autoriser les organismes génétiquement modifiés. En effet, en vertu de la législation européenne actuelle, il est impossible d'introduire une interdiction des OGM dans les États membres.

La Commission européenne va prochainement proposer que les États membres puissent décider individuellement d'autoriser ou non la culture de plantes génétiquement modifiées. Cependant, les décisions concernant l'importation et le traitement de semences génétiquement modifiées seront toujours prises au niveau de l'Union européenne. Sachant cela, nous devrions examiner l'opportunité d'introduire un étiquetage spécial pour les produits exempts d'OGM. Cet étiquetage devrait être clair et universellement reconnaissable, de manière à ce que les consommateurs européens sachent que ce qu'ils achètent n'a pas été produit à partir d'animaux nourris avec des aliments génétiquement modifiés. Il faudrait par conséquent réfléchir à un logo spécifique pour cette étiquette.

Traian Ungureanu (PPE). – (EN) Monsieur le Président, puis-je rappeler à cette Assemblée qu'il y a un an, en réaction à des abus commis par les communistes, une révolte populaire a éclaté en République de Moldavie. Les protestations ont amené au pouvoir une coalition pro-européenne et un an plus tard, le nouveau gouvernement a prouvé sa position européenne. Le gouvernement moldave a besoin d'un soutien immédiat de l'UE et ce soutien peut prendre trois formes pour venir en aide à la Moldavie: une assistance financière rapide, la suppression des visas et la conclusion d'un accord d'association.

Je me dois de parler également ici du cas d'Ernest Vardanian, un journaliste arrêté, maintenu en isolement et accusé de haute trahison par les pseudo-autorités de Transnistrie. Il s'agit d'une grave violation des droits de l'homme. J'appelle la haute représentante de l'Union pour les affaires étrangères ainsi que le chef de la délégation de l'Union en Moldavie à agir d'urgence pour obtenir la libération immédiate du journaliste détenu.

Anna Záborská (PPE). – (SK) Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire général, Monsieur le Commissaire, je devrais présenter l'intervention que j'ai préparée, mais certaines circonstances exceptionnelles m'amènent à changer de sujet. Nous savons que les conditions météorologiques compliquent notre réunion ici à Strasbourg. Pour de nombreux collègues et fonctionnaires, cette situation a été une importante source de stress et d'angoisse.

Je profite de cette occasion pour vous remercier, Monsieur le Président, et remercier aussi le Secrétariat général sous la direction de Klaus Welle, de ne rien laisser au hasard et de nous assurer les meilleures conditions possibles de travail.

Dès les premiers jours de la perturbation du trafic aérien, les services du Parlement se sont attelés à la réorganisation du transport vers Strasbourg et je leur adresse des remerciements sincères, au nom de tous ceux qui ne peuvent être présents aujourd'hui. Merci beaucoup.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Monsieur le Président, j'ai essayé d'attirer votre attention tout à l'heure, lorsque vous avez annoncé les nouvelles règles applicables aux interventions d'une minute. Venant de Pologne, vous savez ce qu'implique le fait d'avoir différentes catégories de personnes et de parlementaires. Je vous saurais gré, cependant, de ne pas négliger ceux qui sont installés dans les rangées du fond lorsqu'il est question de motions de procédure.

J'ai quelques questions précises à vous poser. Premièrement, pourriez-vous clarifier vos propos et me dire si par les deux prochaines périodes de session, vous entendez les deux périodes de session de Strasbourg ou si vous incluez également Bruxelles?

Deuxièmement, que ferez-vous si - comme cela vient de se produire - des députés sont absents, pour quelque motif que ce soit, alors qu'ils ont demandé à intervenir? Y aura-t-il éventuellement quelques minutes de prise de parole libre selon la procédure «catch-the-eye»?

Troisièmement, conformément à cette nouvelle efficacité - qu'il convient de saluer - pourriez-vous l'appliquer immédiatement en donnant le nom des 30 orateurs auxquels vous avez l'intention de donner la parole aujourd'hui?

Le Président. – Merci de votre remarque. L'application des nouvelles règles débutera lors de notre prochaine réunion à Bruxelles. La période de session de Bruxelles sera la première organisée selon les nouvelles règles.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Monsieur le Président, le problème des chiens errants en Roumanie est revenu à l'actualité en raison de la levée de l'interdiction, en vigueur depuis le 15 janvier 2008, d'abattre ces chiens. Je suis ravi que la Roumanie se soit à nouveau abstenue d'appliquer ces plans. Cependant, l'alternative qui vient d'être choisie, à savoir placer les chiens dans des refuges animaliers, n'est pas non plus la solution. La seule chose sensée serait de mettre en œuvre un programme de castration. Cependant, la Roumanie a refusé cette solution. Sur cette question - et sur toutes celles relatives à la protection des animaux - il serait grand temps que l'Union européenne fasse quelque chose.

Monsieur le Président, j'en ai terminé avec mon intervention d'une minute. J'ai souhaité utiliser le temps restant pour répéter ce que je voulais dire tout à l'heure.

George Sabin Cutaş (S&D). – (RO) Monsieur le Président, lorsque Simon Kuznets - l'homme qui a inventé le concept de «produit national brut» - a reconnu combien il peut être difficile de mesurer le bien-être d'une nation sur la seule base de son revenu national, je ne crois pas qu'il imaginait qu'il faudrait trois quarts de siècle avant que cinq lauréats du prix Nobel ne travaillent sur une série de propositions visant à obtenir une évaluation plus exacte de la situation économique et du produit social. En effet, cet indicateur macroéconomique ne tient pas compte de la qualité des produits, ne mesure pas la croissance économique durable et exclut d'autres facteurs tels que les économies de subsistance et les économies suburbaines, le travail ménager et le travail bénévole.

Sur la base du résultat des travaux effectués par cette commission, résumés dans le rapport Stiglitz, une proposition a été élaborée en vue d'améliorer le système des statistiques nationales, de définir avec plus de précision la qualité de vie et d'inclure le développement durable dans le calcul de l'indice du progrès économique et social.

Dans ce contexte, je pense qu'il faudrait instaurer un système coordonné, dans toute l'Union, pour mesurer la qualité de vie, le caractère soutenable de la croissance économique et, dernier point mais non le moindre, les disparités sociales. Cette démarche indiquerait que nous avons tiré la leçon de la récession et de ses importantes répercussions sur nous.

PRESIDENCE DE M^{ME} SILVANA KOCH-MEHRIN

Vice-présidente

Izaskun Bilbao Barandica (ALDE). – (ES) Madame la Présidente, la semaine dernière, une instance judiciaire a jugé que la fermeture du journal de langue basque *Egunkaria*, dont j'ai parlé ici il y a quelques semaines, était un acte injuste, illégal et arbitraire.

Le jugement précise que ni la Constitution espagnole ni le code pénal n'autorise la fermeture d'un journal et que l'ensemble de l'accusation repose sur la prémisse absurde que défendre la culture basque est synonyme de collaboration avec l'ETA. Il déclare les accusés totalement innocents, précisant qu'ils n'appartiennent pas à l'ETA et que le journal n'a ni financé l'ETA ni été financé par l'ETA. L'arrêt indique également que les détenus ont été maintenus en isolement, avec des contrôles judiciaires insuffisants, ce qui apporte de la crédibilité aux plaintes de mauvais traitement et de torture formulées par les détenus.

J'ai par conséquent deux requêtes à formuler: Je souhaiterais que nous prenions conscience des conséquences de la démagogie et de la manipulation des émotions et de la loi d'urgence dans une démocratie ainsi que du fait qu'en Espagne, tous ceux qui se sont opposés à cette injustice ont été accusés par les principaux médias et partis de collaboration avec l'ETA. Je souhaiterais également une collaboration afin que justice soit rendue à ces victimes et que l'affaire trouve une issue équitable.

Michail Tremopoulos (Verts/ALE). – (EL) Madame la Présidente, en février dernier, le rapport de la Commission européen rédigé par Reuter et Trautmann sur les marchés des drogues illicites dans le monde depuis 1998 a été présenté au Parlement européen. Ce rapport constitue une précieuse base de données et ses conclusions confirment certaines évaluations concernant l'inefficacité des politiques de lutte contre la drogue dans l'Union européenne et au niveau mondial.

La conclusion fondamentale est que les politiques actuelles ont échoué dans leur objectif principal - à savoir, réduire la demande et l'offre de substances illicites - et contribuent largement à aggraver le tort causé aux consommateurs, à leur environnement, à l'économie et à la société.

En 2004, le Parlement européen a approuvé un paquet de recommandations, dont le rapport Catania. Nous appelons dès lors à un réexamen de cette problématique, dans un cadre plus large, pour mettre fin au tort causé aux consommateurs.

Ryszard Czarnecki (ECR). – (PL) Madame la Présidente, une grande tragédie vient de frapper mon pays. Le président, le directeur de la Banque centrale et de hauts responsables militaires ont été tués. Les funérailles du président et de son épouse ont eu lieu hier. Je tiens à exprimer mes remerciements pour les expressions de solidarité reçues d'un grand nombre d'États membres de l'Union européenne. Le concept de solidarité européenne a fait ses preuves et c'est une chose très importante pour nous les Polonais. Les présidents de la République tchèque, de Slovaquie, de Hongrie, d'Allemagne, de Lituanie, de Roumanie et de Slovénie, ainsi que le Premier ministre de l'Estonie, étaient présents aux funérailles. Je regrette l'absence du président du Conseil européen et du président de la Commission européenne. Ils ne pouvaient pas venir, mais les Premiers ministres de l'Azerbaïdjan, de l'Arménie et de la Géorgie sont venus, par exemple, alors que le déplacement était encore plus long pour eux. Je remercie tous ceux qui étaient présents pour ces expressions de solidarité.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Madame la Présidente, permettez-moi, en une minute, de formuler quelques commentaires au sujet de la Serbie. La Serbie a l'ambition d'adhérer à l'UE et cela semble lui donner des ailes. Quoi qu'il en soit, le pays a récemment présenté des excuses officielles pour le génocide de Srebrenica – on ne peut certainement pas en dire autant de la Turquie, pays candidat controversé, où le simple fait qu'un pays débâte de la question du génocide arménien donne lieu à des menaces de sanctions.

L'interprétation des critères de Copenhague est, selon moi, arbitraire, dès lors que l'on reproche à Belgrade un manque de coopération avec le Tribunal pénal international de La Haye mais que l'on juge anodines les violations de droits de l'homme commises par Ankara.

Cela dit, l'application de deux poids deux mesures par l'Union européenne n'est pas un fait nouveau. En Bosnie, plusieurs groupes ethniques vont être repoussés dans un État multiculturel, tandis qu'au Kosovo, il est soudain légitime qu'un groupe ethnique se sépare d'un État existant.

Contrairement à la Turquie, la Serbie fait partie de l'Europe - historiquement, spirituellement et culturellement - et est un État central pour la sécurité des Balkans. Bien sûr, il ne faut pas répéter les erreurs commises avec l'adhésion précipitée de la Bulgarie et de la Roumanie. Tous les critères d'adhésion doivent être totalement satisfaits, mais la Serbie est un pays européen qui devrait faire partie de l'Union.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Madame la Présidente, le récent démantèlement d'une importante cellule terroriste en Grèce nous rappelle que la violence et la menace à l'égard des institutions démocratiques ne connaissent pas de frontières et ne font pas de discriminations.

Il importe de se rappeler que la crise économique actuelle et le pessimisme qu'elle engendre alimentent l'agressivité et produisent de la violence. Personne ne conteste que la violence soit répréhensible, quelles que soient sa forme et son origine. Cependant, il faut reconnaître et insister sur l'importance du principe «mieux vaut prévenir que guérir». Il importe donc d'accorder une plus grande priorité aux questions relatives à SWIFT, aux données PNR ainsi qu'au renforcement d'Europol et d'Eurojust.

Cela étant dit, il est capital de s'attaquer aux pathogénies sociales chroniques qui engendrent la violence. Nous devons combattre activement la pauvreté et le chômage. L'inaction n'est plus possible. La dernière fois que les dirigeants d'Europe ont reculé devant les défis sociaux posés par une conjoncture économique difficile, ce continent a sombré dans la haine et le totalitarisme.

Jens Geier (S&D). – (DE) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, je voudrais attirer l'attention de la Commission européenne et de cette Assemblée sur les évolutions inquiétantes des prix des matières premières. Duisburg, berceau des plus grandes aciéries d'Europe, se trouve dans ma circonscription. Là-bas, ainsi que dans d'autres sites de production d'acier de l'UE, les travailleurs sont très inquiets pour leur emploi parce que

les trois grands fournisseurs de fer imposent des augmentations de prix de 100 % à l'industrie sidérurgique. À l'avenir, le cours du minerai sera fixé au London Metal Exchange et la sécurité des prix ne sera plus garantie par des contrats d'approvisionnement à long terme. Les travailleurs et les syndicats craignent que cela ne provoque une très forte hausse du prix du matériau de base, l'acier. Et ce, alors que toutes les possibilités d'économies par le biais de programmes de réduction des coûts et de réduction du personnel, en particulier après la récente restructuration opérée dans l'industrie sidérurgique, ont été épuisées. Afin d'attirer l'attention sur cette situation, des comités d'entreprise et le syndicat allemand de l'industrie métallurgique ont adressé un appel, au nom de Duisburg, à la chancelière Angela Merkel et au président Barroso. J'invite la Commission à y répondre.

Pat the Cope Gallagher (ALDE). – (EN) Madame la Présidente, les voyageurs dont les projets de vacances ont été anéantis à cause du nuage de cendres volcaniques sont confrontés à une situation confuse en ce qui concerne l'intervention des assurances.

Certes, les compagnies aériennes effectueront le remboursement ou une nouvelle réservation des vols en vertu de la directive relative aux droits des passagers aériens, mais de nombreux passagers ont aussi des frais d'hébergement à l'hôtel, de location de voiture et éventuellement d'organisation de vols de remplacement. Certaines polices d'assurance voyage devraient, en principe, indemniser les voyageurs.

D'autres compagnies font valoir qu'il s'agit d'un cas de force majeure et je les invite à être pragmatiques, raisonnables et à revoir cette décision, en gardant à l'esprit que j'ai, comme beaucoup d'autres, de nombreux électeurs qui se trouvent dans des aéroports en divers endroits du monde et que cela leur coûte de l'argent alors qu'ils n'en ont pas.

Je crois savoir que la directive sur les voyages à forfait est en cours de révision et cette révision est effectivement urgente.

En conclusion, il est essentiel que cette directive veuille à mettre en place un ensemble standard de règles applicables à ce type de situation. Même à ce stade, j'invite la Commission à se pencher sur cette question.

Claudio Morganti (EFD). – (IT) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, permettez-moi de présenter à cette Assemblée - le cœur démocratique des institutions européennes - un bref aperçu de l'impact final des interventions européennes sur les communautés, régions et individus.

Je pense que nous devons décider s'il vaut mieux présenter une vision universaliste et globaliste ou, au contraire, préserver la contribution et l'identité de chacun. Selon moi, la deuxième option est préférable. Il s'agit d'une vision large, dans laquelle les dimensions plus uniques résultant de vocations et traditions spécifiques ont aussi leur place et leur dignité.

Voyons, par exemple, les effets de la directive «Services» de 2006, appelée directive Bolkestein, sur le secteur du tourisme balnéaire italien. Selon moi, nous ne devrions pas, dans l'intérêt d'un système mondial soi-disant plus efficace, sacrifier la culture et la tradition d'hospitalité qui ont toujours caractérisé les communautés locales.

Je pense que, sur un plan économique, les petites entreprises sont l'expression la plus authentique de l'identité culturelle des communautés locales et qu'il faudrait par conséquent toujours les protéger.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Madame la Présidente, il n'est pas facile, actuellement, d'être un fervent pro-Européen. Je souhaiterais, aujourd'hui, parler du problème d'Eurostat. Il est apparu qu'Eurostat connaissait bien mieux la situation réelle de la Grèce qu'on ne le pensait généralement. Des rapports, dont certaines parties ont été publiées, révélaient des cas de fraude en 2002 déjà et puis, bien sûr, il y a eu le fameux rapport de 2008. Cependant, personne ne sait exactement où vont les rapports, quels sont leurs conséquences et qui peut être tenu responsable - en l'occurrence de non-action sur la base de ces rapports.

Je suggère donc que nous nous préoccupions d'Eurostat de manière constructive et pas uniquement des pratiques scandaleuses, qui existaient bien sûr aussi dans le passé. Ma suggestion est que la Commission prenne les mesures nécessaires pour garantir l'indépendance d'Eurostat et fournir aux citoyens les informations dont nous avons tant besoin pour révolutionner notre démocratie.

Maria Da Graça Carvalho (PPE). – (PT) Nous sommes confrontés actuellement à une catastrophe naturelle aux conséquences imprévisibles. La science nous permet de calculer avec une précision raisonnable l'effet des particules de l'atmosphère sur les moteurs d'avion et les systèmes avioniques. La science nous permet également de calculer le mouvement de ces particules dans l'atmosphère avec un degré raisonnable de

précision. Les ministres européens des transports se réunissent aujourd'hui pour décider comment gérer la situation dans les transports aériens. Les conclusions de cette réunion doivent reposer sur les connaissances scientifiques et le principe de précaution. L'économie ne peut prendre le pas sur la sécurité des personnes. L'Europe doit rester un bastion de la sécurité et de la qualité de vie. Toutefois, nous attendons des solutions rapides, pragmatiques, portant sur des systèmes de transports alternatifs par voie terrestre et maritime.

L'année dernière, nous avons été confrontés à plusieurs crises, catastrophes naturelles et à une épidémie. Au vu de tout cela ...

(Le président retire la parole à l'oratrice)

Ioan Enciu (S&D). – (RO) Madame la Présidente, à la fin de cette année, la troisième directive postale doit entrer en vigueur et va complètement déréglementer ce marché. Les répercussions de la crise économique et financière sont bien connues, y compris sur le marché postal.

Les effets de la crise se sont multipliés avec la mise en application de la directive dans les États membres où le marché postal a été complètement déréglementé. Dans ce secteur, les taux de licenciements et les diminutions salariales du personnel encore en place sont supérieurs à la moyenne. Il y a également eu une baisse du nombre de transactions, une hausse des tarifs postaux, sans parler du fait que l'on a privé les citoyens résidant dans des endroits et zones difficilement atteignables d'un accès à un moyen de communication et à un service universel.

Il importe d'évaluer les conséquences sociales de la mise en œuvre de cette directive. Il est de notre devoir d'empêcher un dumping social. J'invite avec insistance les institutions européennes compétentes à examiner la possibilité d'appliquer un moratoire de minimum deux ans aux délais envisagés pour la mise en œuvre de cette directive, avec certaines variantes dans chacun des États membres restants.

Cristian Dan Preda (PPE). – (RO) Je souhaite vous entretenir aujourd'hui de la situation extrêmement délicate dans laquelle se trouve un journaliste dénommé Ernest Vardanian. Il a été arrêté par le régime d'Igor Smirnov dans la République autoproclamée de Transnistrie.

Ernest Vardanian est accusé de haute trahison et d'espionnage, ce qui est non seulement absurde mais complètement ridicule. En effet, le journaliste s'est vu refuser une libération sous caution et est détenu dans des conditions abominables. Je souligne que cette action est utilisée par les autorités de Tiraspol pour intimider Chisinau à un moment où le nouveau gouvernement entré en fonction après les élections de l'an dernier souhaiterait se rapprocher de l'Union européenne et résoudre le conflit transnistrien.

Je demande la libération immédiate et inconditionnelle du journaliste Ernest Vardanian et j'appelle les autorités de la République autoproclamée de Transnistrie à se rendre à Chisinau pour une résolution du conflit.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) La crise économique et financière a frappé les plus pauvres le plus durement. Afin de répondre à leurs besoins, l'Union européenne a déclaré l'année 2010 Année européenne de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale. En Europe, il est estimé que plus de 40 millions de personnes vivent dans la pauvreté et que presque 40 millions d'autres sont menacées de pauvreté. Il est particulièrement regrettable qu'un quart de ce nombre – 20 millions – soient des enfants. Les problèmes auxquels ils sont confrontés sont non seulement le manque de nourriture, de soins médicaux et de vêtements, mais aussi et surtout l'absence de perspective d'amélioration de la situation et de possibilités d'échapper à la pauvreté. Offrir un enseignement de haut niveau est la chose la plus importante susceptible de contribuer à changer cette situation tragique. Ce besoin est particulièrement aigu dans les petites villes et les régions rurales qui sont très éloignées des centres universitaires. Par conséquent, je pense qu'une solution clé pour amener un changement est d'augmenter le financement des programmes de bourses d'étude pour les jeunes issus de milieux défavorisés.

Derek Vaughan (S&D). – (EN) Madame la Présidente, je salue le débat de demain sur la crise du trafic aérien parce qu'il ne faut pas oublier qu'elle a des répercussions pour le Parlement, mais aussi pour les citoyens et les entreprises dans toute l'Europe. Cette crise survient à un moment où l'Europe, ou la majeure partie de l'Europe, se remet d'une profonde récession. Le Royaume-Uni, comme beaucoup d'autres pays - mais pas tous - se remet de cette récession, grâce à l'intervention du gouvernement au moment du fléchissement du marché. Notre gouvernement n'est pas resté à l'écart, comme certains l'auraient souhaité.

Plusieurs statistiques économiques seront publiées au Royaume-Uni au cours des prochaines semaines et je crois que bon nombre d'entre eux seront positifs. Nous le devons à l'intervention du gouvernement. Je pense qu'il est important que les institutions de l'Union européenne interviennent également en période économique

difficile. Toutes les institutions de l'UE doivent, à l'avenir, s'assurer que nos budgets sont là pour aider les citoyens et les entreprises à traverser les difficultés économiques et à envisager la reprise.

Diogo Feio (PPE). – (PT) Le sujet que j'aborde aujourd'hui devant cette Assemblée est la position budgétaire des différents États membres. Je le fais, maintenant que le délai pour soumettre les programmes de stabilité et de croissance est terminé. Ces programmes prévoient les positions à moyen et long terme des différents États membres. Dans le cas particulier de mon pays, le Portugal, la Commission a remarqué que le programme qui a été soumis est risqué. C'est un signal inquiétant pour les marchés, mais c'est essentiellement le signe que le pays veut une stabilité et des comptes publics sains, alors qu'il est également important d'examiner la question de la croissance. À cet égard, les chiffres remis par mon pays ne sont pas non plus satisfaisants et des questions telles que la simplification des procédures pour les entreprises et la situation de la compétitivité fiscale ne sont malheureusement toujours pas à l'ordre du jour.

William (The Earl of) Dartmouth (EFD). – (EN) Madame la Présidente, ma question concerne en fait l'avant-dernière intervention. Je voudrais demander à ce député, qui prônait l'intervention de l'Union européenne, comment, selon lui, l'UE doit intervenir contre le nuage de cendres volcaniques.

Le Président. - Les questions supplémentaires selon la procédure du carton bleu ne sont pas permises durant les interventions d'une minute. Il ne s'agissait donc pas d'une motion de procédure. Votre collègue pourrait peut-être répondre à votre question en privé mais certainement pas pendant le débat en plénière.

Malika Benarab-Attou (Verts/ALE). - Madame la Présidente, j'aurais aimé que, dans la gestion des prises de parole, vous preniez en compte la parité hommes-femmes. Vous avez donné la parole cinq fois de suite à un homme.

Le Président. - Je vous remercie. Comme vous pouvez l'imaginer, en tant que président du groupe de haut niveau sur l'égalité des genres et la diversité, j'accorde une grande importance à l'égalité. Nous avons une liste d'orateurs et nous avons essayé de l'équilibrer. La possibilité de prendre la parole durant le débat est donnée aussi, bien sûr, en fonction des députés présents.

Ce point de l'ordre du jour est clos.

16. Pouvoir de délégation législative (débat)

La Présidente. - L'ordre du jour appelle le rapport de M. Szájer, au nom de la commission des affaires juridiques, sur le pouvoir de délégation législative (COM(2009)0673 – 2010/2021(INI)) (A7-0110/2010).

József Szájer, rapporteur. – (HU) Madame la Présidente, Monsieur Šefčovič, de nombreux orateurs commencent leur discours au Parlement en disant que leur sujet est important, très important, voire parmi les plus importants. Moi aussi, je tiens à le dire, mais à bien plus juste titre que beaucoup d'autres, puisque le sujet dont nous discutons à présent, c'est-à-dire le pouvoir de délégation législative du Parlement à la Commission, est peut-être l'innovation la plus importante, quoique fréquemment négligée, du traité de Lisbonne.

Ceux qui ont critiqué le traité de Lisbonne ont parlé d'un déficit démocratique. Mesdames et Messieurs, je voudrais dire que cette modification, à savoir la garantie du pouvoir de délégation législative du Parlement, constitue l'une des extensions les plus significatives de la compétence du Parlement. Elle signifie que les représentants élus directement par les citoyens seront désormais en mesure, au Parlement et en vertu de leurs pouvoirs législatifs, de superviser et d'opposer leur veto aux résolutions et décisions d'exécution présentées par la Commission européenne. En d'autres termes, cet élément du traité de Lisbonne, souvent mentionné dans le cadre de l'extension des pouvoirs du Parlement, à savoir le fait que les sujets traités par la procédure de codécision ont considérablement augmenté en nombre et que les domaines dans lesquels le Parlement est habilité à participer se sont étendus, représente, avec la question du pouvoir de délégation législative du Parlement, une expansion non seulement quantitative, mais aussi une importante expansion qualitative. Désormais, en d'autres termes, à la suite d'une longue lutte et d'un long combat livrés durant de nombreuses années, et qui continuent d'être livrés par les députés du Parlement européen, nous sommes assurés que les décisions prises par la Commission européenne et qui ne relèvent pas de sa compétence propre, mais sont adoptées par le biais de pouvoirs législatifs délégués, seront supervisées par le Parlement. Beaucoup diront bien sûr qu'officiellement, cette supervision existait déjà. En un sens, ceci est vrai, mais avec des délais et dans des circonstances, et moyennant une coopération législative et interinstitutionnelle qui ne permettaient pas un contrôle efficace. Je voudrais également attirer l'attention sur le fait que cette nouvelle possibilité, à savoir l'article 290 du traité de Lisbonne, transformera également les travaux du Parlement au cours des prochaines

années, en particulier si nous, membres du Parlement, prenons au sérieux ces pouvoirs et si nous sommes véritablement en mesure de prendre des décisions sur ces questions.

Si nous voulons que le monde extérieur et les personnes non spécialisées dans ce domaine comprennent également ce que tout cela signifie, puisqu'il s'agit d'une question très complexe techniquement, qui concerne pourtant une institution démocratique et sert à éliminer le prétendu déficit démocratique en Europe, nous devons souligner les points suivants: cela signifie que le Parlement et le Conseil, qui sont les deux pouvoirs législatifs de l'Union européenne, ne peuvent pas de leur propre chef traiter chaque point de détail. Le Parlement se réunit tous les mois, et il existe parfois des circonstances dans lesquelles, comme maintenant, nous siégeons, mais nous ne pouvons pas voter, même si le Parlement doit après tout superviser les questions que le Conseil ou la Commission traitent en vertu de la délégation législative. Il sera dorénavant possible de le faire.

Dans mon rapport, je me suis efforcé de préciser que le Parlement insiste sur ces droits. Nous n'accepterons aucune obligation supplémentaire qui aille au-delà de ce qui est prévu dans le traité. Nous ne l'accepterons pas car nous entendons exercer pleinement nos droits, et je pense qu'en conséquence, la démocratie européenne progressera. Si nous voulons procéder ainsi, il sera bien sûr nécessaire de coopérer étroitement avec la Commission et le Conseil, mais nous ne devons pas oublier que désormais la compétence incombe aux législateurs, et donc au Parlement et au Conseil. Je tiens à remercier tout le monde, tous mes collègues, pour leur coopération sur cette question complexe, et souhaite également que le Parlement, à l'avenir, tire pleinement parti de ses nouveaux pouvoirs.

Maroš Šefčovič, *vice-président de la Commission*. – (EN) Madame la Présidente, je voudrais commencer par remercier M. Szájer pour son rapport de très haute qualité, parce que nous apprécions beaucoup, à la Commission, le soutien qu'a évoqué le Parlement en ce qui concerne l'approche horizontale des actes délégués.

Le législateur est tout à fait libre, bien entendu, de réglementer toutes les questions liées aux actes délégués dans chaque acte de base, mais certaines lignes directrices sont nécessaires afin d'éviter une approche fragmentaire.

Tel était l'objet de la communication que la Commission a déjà émise au mois de décembre pour indiquer au législateur quel serait le type d'action privilégié en vue d'adopter une bonne approche pratique de la future législation.

Je tiens à souligner que la Commission soutient fermement l'idée d'une entente commune, ou même d'un accord interinstitutionnel entre les trois institutions à propos des actes délégués, car cela apportera l'ordre nécessaire à l'élaboration de la législation.

Sur le fond, je me contenterai de rappeler que la Commission accueille très favorablement ce rapport. Nous pouvons être en désaccord sur certaines questions, mais nos objectifs sont les mêmes. Nous voulons voir de la précision, de l'efficacité, de la transparence, ainsi qu'un équilibre clair et équitable du pouvoir.

Si vous me permettez d'être un peu plus précis, je formulerai simplement quelques commentaires très brefs au sujet de certains éléments du rapport.

En ce qui concerne le caractère limitatif de l'article 290, et notamment de son deuxième paragraphe, nous avons ici une légère divergence d'opinion pour ce qui est des moyens de contrôle du législateur sur les actes délégués, mais nous ne tenons pas à entrer dans une controverse juridique, car ce que nous pensons, c'est qu'il est très important de rechercher des solutions pratiques concernant la législation spécifique.

En ce qui concerne la durée de la délégation de pouvoir, nous nous félicitons de l'idée d'une tacite reconduction telle qu'elle est exprimée dans le rapport, et nous la soutenons, car nous l'avons trouvée très constructive et nous pouvons dire que des solutions de cette nature ont déjà été trouvées dans plusieurs dossiers législatifs.

J'ai un autre commentaire à formuler, à propos de la durée du droit d'opposition. Ici encore, je dirais que nous jouons la même partition, parce que nous partageons aussi dans une large mesure l'avis du rapporteur en faveur d'une durée standard de deux mois, avec possibilité de prolongation pour deux mois supplémentaires, qui pourrait être décidée dans le cadre d'une entente entre nos trois institutions, entente à laquelle, espérons-le, nous parviendrons à l'avenir. Je pense que nous avons déjà vu environ 10 exemples positifs de la manière dont cela a été appliqué dans les travaux législatifs actuels.

En ce qui concerne la procédure d'urgence, nous avons déjà eu, dans le passé, quelques exemples clairs montrant que certains problèmes concernant la sécurité alimentaire ou la sécurité des jouets, par exemple,

exigent parfois une procédure très urgente et, par conséquent, nous pensons que nous devons trouver quelque chose d'encore plus urgent que la proposition d'approbation précoce avancée par le rapporteur.

Si vous me permettez de conclure sur l'harmonisation, car ce point est très important pour le Parlement, là encore, nous préconisons l'approche pragmatique, parce que ce Parlement, conjointement avec la Commission, a déjà accompli un travail considérable en ce qui concerne l'harmonisation de plus de 250 actes législatifs de base qui ont été harmonisés dans le cadre de l'approche pragmatique.

Maintenant, nous pensons que la priorité doit aller aux domaines dans lesquels nous ne nous sommes pas conformés, jusqu'à présent, à la procédure réglementaire avec contrôle avant l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne. Je pense que nous devrions nous concentrer sur ces domaines. Encore une fois, cela va représenter une somme énorme de travail, mais nous réfléchissons déjà à la manière dont nous pouvons l'aborder de la façon la plus pragmatique et la plus souple possible.

Jo Leinen, rapporteur pour avis de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire. – (DE) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, il y a longtemps que le Parlement européen attendait ce moment, à savoir celui où le Parlement serait sur un pied d'égalité avec le Conseil en ce qui concerne le contrôle de la délégation législative. Pour illustrer ce point: en 2008, il y a eu 6 000 actes délégués, en d'autres termes, une montagne de normes, qui ont été transformées en une sorte de législation secondaire par la Commission et l'ancienne procédure de comitologie. Le Parlement avait très peu de droits dans le cadre de cette procédure. Nous étions tenus informés, mais nous n'étions pas colégislateurs. À présent, le traité de Lisbonne a changé ce point.

En ce qui concerne le contrôle des actes délégués, nous sommes sur un pied d'égalité avec le Conseil, et nous entendons aussi tirer pleinement parti de ce statut d'égalité. Cela veut dire, Monsieur le Commissaire, que lorsque vous faites valoir que la procédure d'urgence est possible, alors il faut aussi que nous recevions des informations à un stade aussi précoce que possible. Nous souhaitons recevoir ces informations aussitôt que le Conseil les reçoit.

Carlos Coelho, au nom du groupe PPE. – (PT) Je pense qu'il n'est que juste de commencer par féliciter M. Szájer pour l'excellent rapport qu'il nous a présenté. Comme il a été dit à juste titre, le traité de Lisbonne renforce les pouvoirs du Parlement européen et introduit des règles destinées à renforcer le contrôle démocratique. Par conséquent, je pense que le Parlement mérite d'être félicité deux fois: non seulement pour l'excellent rapport de M. Szájer, que je viens de mentionner, mais aussi parce que les nouvelles règles abolissent l'ancien système de comitologie, que nous avons si souvent critiqué dans cette Assemblée.

Nous avons maintenant l'article 290 du traité de Lisbonne, et je note que le rapport de M. Szájer suggère un certain nombre de méthodes de travail protégeant les prérogatives du Parlement. Grâce à cette nouvelle disposition, le Parlement peut se concentrer sur les actes législatifs essentiels, et donner à la Commission une marge de manœuvre pour finaliser les actes législatifs non essentiels dans les limites fixées par le législateur. Comme M. Leinen l'a fort justement observé, nous sommes maintenant sur un pied d'égalité avec le Conseil et, par conséquent, le Parlement ne se trouve pas en position d'infériorité.

Madame la Présidente, je voudrais mettre en lumière certains aspects du rapport de M. Szájer qui me paraissent particulièrement importants. Le premier est l'idée selon laquelle nous rejetons toutes les dispositions qui imposent au législateur des obligations supplémentaires à celles déjà incluses dans l'article 290. Deuxièmement, la Commission doit assurer la transmission rapide et continue des informations et des documents pertinents. Troisièmement, les périodes ne devraient commencer qu'une fois que toutes les versions linguistiques – je dis bien toutes les versions linguistiques – ont été reçues. Le dernier point est le fait que les périodes d'interruption des activités du Parlement doivent être prises en considération.

Eva Lichtenberger, au nom du groupe des Verts/ALE. – (DE) Madame la Présidente, ces problèmes structurels, souvent sous-estimés, concernant les relations au sein du triangle institutionnel ont été très bien résumés dans le rapport de M. Szájer. La coopération a été extrêmement constructive, et je tiens également à exprimer mes sincères remerciements pour celle-ci.

Par le traité de Lisbonne, nous avons créé de nouvelles relations, et il ne faut pas que ces nouvelles relations soient à nouveau compromises de manière insidieuse. C'est effectivement, à cet égard, l'aspect essentiel. Le but sous-jacent était de placer le Parlement européen sur un pied d'égalité avec le Conseil, y compris en ce qui concerne les actes délégués, et de faire en sorte, d'une part, que cela soit faisable et, d'autre part, que cela puisse être garanti lors de la procédure.

Les points absolument essentiels à nos yeux sont donc que les conditions appropriées soient créées, et par exemple que nous ayons un accès facile aux documents, en temps utile, afin de prendre les décisions nécessaires et, d'autre part, qu'aucune procédure ne soit utilisée sur la base d'une «entente commune», mais que nous ayons plutôt des accords fixes et ne pouvant pas être soumis à l'arbitraire politique, ou à l'agenda politique du jour.

Pour ce faire, nous avons besoin de règles fermes et solides, grâce auxquelles nous pourrions protéger les droits du Parlement dans la pratique au lieu de nous contenter d'en prendre bonne note dans la théorie. Je vous remercie, Monsieur Szájer. Ce fut une excellente collaboration, et j'espère que nous pourrions également la mettre à profit pour réaliser ce que nous devons réaliser pour nos collègues députés.

William (The Earl of) Dartmouth, *au nom du groupe EFD*. – (EN) Madame la Présidente, le rapporteur a bien raison d'évoquer le déficit démocratique. La construction élitiste qu'est l'Union européenne présente un déficit démocratique qui est allé en augmentant, s'accroît toujours et, après le traité de Lisbonne, va encore s'accroître. Je dois dire que je suis stupéfait que le rapporteur, quelle que soit son éloquence, considère l'article 290 comme une solution.

Notre interprétation de l'article 290 est que celui-ci donne à la Commission la possibilité de compléter ou de modifier la législation. Cette possibilité recouvre un éventail de grande envergure et très large, ouvert à des interprétations presque illimitées. Nous estimons que les garanties contre une utilisation abusive des pouvoirs ainsi délégués à la Commission sont nettement insuffisantes. Peut-être le rapporteur commentera-t-il dans sa réponse les raisons pour lesquelles il estime celles-ci suffisantes. Cela équivaut donc à un nouveau transfert de pouvoir du Parlement élu à la Commission non élue, quoi qu'en dise le traité de Lisbonne.

Nous avons toujours soutenu, et continuons de soutenir, que le traité de Lisbonne manque de légitimité démocratique en grande partie parce qu'un référendum a été promis au Royaume-Uni par les trois partis de l'establishment politique, et que les trois partis traditionnels sont spectaculairement revenus sur cette promesse. L'article 290 est donc un produit de l'illégitime traité de Lisbonne. Il accroît le déficit démocratique – je serais intéressé d'entendre de la bouche du rapporteur en quoi cela n'est pas le cas – et il convient donc de s'y opposer.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Madame la Présidente, en tant que pro-européen fervent, j'étais opposé au traité de Lisbonne, précisément parce qu'il rend possible le type d'arguments que nous venons d'entendre, et précisément parce qu'il n'a pas créé la clarté explicite que je souhaite avant toutes choses pour les générations futures. Je suis cependant réaliste, et je dirais que nous devons maintenant vivre avec ce traité. Il est très important de réaffirmer une fois de plus expressément que cet article, l'article 290, peut être interprété comme disant que non seulement le Conseil, mais aussi le Parlement, peuvent abroger à eux seuls les délégations concernées, de manière relativement simple. Il convient de nous en souvenir encore et encore.

Bien entendu, ce que M. Leinen a dit est également vrai, à savoir que nous avons déjà, actuellement, des milliers d'actes législatifs qui occupent une zone grise en termes de compréhension, et qui, à leur tour, apportent en permanence de l'eau au moulin des anti-européens, des opposants à un projet européen, à une Union européenne qui devrait fonctionner dans les domaines où nous avons cruellement besoin d'elle. Encore une fois, cela a beaucoup à voir avec la transparence. Il me semble donc très important que dans le paragraphe 10, il soit suggéré que les modalités de la transmission de documents, entre autres, soient clarifiées de manière plus explicite.

Bon nombre d'entre nous connaissent le «*Freedom of Information Act*», et bon nombre d'entre nous ont l'expérience de la manière dont les choses se pratiquent aux États-Unis. Pourquoi donc ne faisons-nous pas tout simplement un «copier-coller», et ne permettons-nous pas aux citoyens – ainsi qu'à nous-mêmes, au Parlement – d'obtenir les documents pertinents de façon indépendante, et non à titre de faveur et au prix d'interventions massives de la part des groupes politiques? Pourquoi ne pas en faire un droit, étant donné que nous avons déjà pris le grand risque d'avoir des milliers d'actes législatifs délégués? Sur ce, je dirai: poursuivez votre bon travail, nous serons des partenaires constructifs en vue de révolutionner la démocratie.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, en ce qui concerne le processus de délégation de pouvoir exécutif à la Commission, le traité de Lisbonne dit quelque chose de nouveau à ce sujet. En effet, l'article 290 se réfère précisément à cette question. Les actes délégués sont effectivement des actes généraux qui peuvent modifier les aspects superflus d'un acte législatif de base, en conférant un mandat de délégation de pouvoir exécutif à la Commission.

En pratique, cela permet de définir un mandat, avec la durée de la délégation, le délai dans lequel le Parlement et le Conseil peuvent formuler des objections, ainsi que les conditions de révocation du mandat. Le Parlement et le Conseil exercent un contrôle, mais seulement après l'adoption des actes délégués. Les actes délégués peuvent également être publiés au cours du délai dans lequel le Parlement européen et le Conseil sont habilités à soulever des objections. Toutefois, je vous demande, Monsieur le Commissaire, de garantir également une plus grande transparence au cours du processus d'élaboration des actes délégués.

Maroš Šefčovič, *vice-président de la Commission*. – (EN) Madame la Présidente, permettez-moi de réagir aux commentaires des députés. Je suis absolument d'accord avec M. Leinen pour dire que le traité de Lisbonne a apporté des changements énormes. Ce fait a été souligné par le rapporteur, M. Szájer. Je tiens à vous assurer que nous en sommes pleinement conscients et que nous aurons recours à la procédure avec le plus grand respect pour le législateur, car c'est très important pour nos relations mutuelles et pour la qualité de notre coopération.

Pour ce qui est de l'urgence et des procédures d'urgence, je tiens à assurer chacun d'entre vous que nous allons les utiliser uniquement dans des cas extrêmes et exceptionnels. Nous savons que, si nous abusons de cet instrument, nous aurions une relation très difficile, et ce n'est certainement pas notre intention.

En ce qui concerne les commentaires de M. Coelho et M^{me} Lichtenberger, je tiens également à vous assurer que nous ferons de notre mieux pour garantir, et vous fournir, une transcription rapide de tous les documents en même temps que le Conseil, et avec toutes les traductions nécessaires. Nous savons que le traité de Lisbonne introduit ce changement très important qui veut que, pour ce qui est des questions législatives ou financières, le Parlement européen se trouve strictement sur le même pied que le Conseil.

En outre, nous prévoyons de développer un nouveau type de coopération par lequel le Parlement européen participerait aux travaux préparatoires des actes délégués, et nous souhaitons le faire sur un terrain très solide. Vous trouverez donc également l'expression de cette nouvelle relation dans l'accord-cadre que nous sommes en train de négocier entre la Commission et le Parlement européen.

Quant aux commentaires du comte de Dartmouth et de M. Martin concernant les pouvoirs illimités que cet article 290 conférerait à la Commission, je ne pense pas qu'ils soient vraiment exacts, parce que c'est vous, le législateur, qui déciderez (ou non) de déléguer le pouvoir à la Commission. C'est vous, le législateur, qui aurez la possibilité de révoquer ce pouvoir ou de vous opposer aux propositions que fera la Commission. Je ne peux donc pas accepter que nous entrions dans une zone grise, car je pense que les pouvoirs du législateur sont très clairement définis dans le traité, et la Commission respectera bien entendu ce point.

József Szájer, *rapporteur*. – (HU) Je tiens à remercier mes collègues pour ce débat, la rédaction de ce rapport ayant été rendue possible par la coopération très étroite entre les commissions – et je voudrais mentionner en particulier la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, qui aura de nombreuses tâches similaires dans la période à venir – et entre les partis politiques. Je voudrais également ajouter, mes chers collègues, qu'il s'agit d'une lutte. Une lutte avec la Commission, une lutte avec le Conseil, puisqu'il s'agit d'une lutte pour nos droits. Ce rapport consiste à affirmer clairement que ce sont nos droits, et que nous insistons sur ces droits. Il est beaucoup plus facile de le faire dans une situation où les commissions ainsi que les collègues des autres partis se tiennent à mes côtés, pour faire comprendre à nos institutions partenaires que le Parlement insiste de façon résolue sur ces questions. Dans le même temps, afin d'être en mesure d'exercer efficacement ce droit, je prends les paroles de M. Šefčovič comme un encouragement indiquant que l'harmonisation générale peut s'accélérer au cours des prochains mois, et que nous pouvons effectivement étendre ces droits aussi largement que possible. Nous considérons que c'est surtout important pour les domaines dans lesquels la codécision n'existait pas auparavant.

Un autre aspect capital, que mes collègues ont également mentionné ici, est l'importance que revêt l'accès à l'information. Cet accès doit être stipulé dans le cadre d'un accord interinstitutionnel, et des discussions sont en cours avec la Commission et le Conseil à cet égard. Toutefois, nous aimerions savoir ce que fait le Conseil, et quel type de consultations il mène sur ces questions. En ce qui concerne la question de savoir si nos droits ont été élargis ou réduits, Mesdames et Messieurs, je vous invite à lire le rapport et à examiner la législation. Je ne peux interpréter cette dernière autrement qu'en disant que nos droits se sont étendus. Jusqu'à présent, nous n'avions pas notre mot à dire sur ce qui arrivait aux pouvoirs que nous avions délégués. Dans la pratique, le Parlement ne s'est pas vu attribuer de rôle dans ce processus. On nous a écoutés par politesse, mais les délais étaient si brefs que le Parlement n'a même pas siégé durant cette période. Maintenant, par ailleurs, nous pouvons opposer notre veto à ces décisions ou les abroger, sans même être tenus d'indiquer nos raisons: en d'autres termes, il s'agit assurément d'une extension des droits. Nous détenons le pouvoir législatif, et

nous délégons ce pouvoir à la Commission. Par conséquent, je ne peux considérer cela autrement que comme une extension de nos droits. Chers collègues, c'est maintenant à nous, et à nous seuls, qu'il revient de décider ou non d'exercer ces droits à l'avenir.

La Présidente. – Le débat est clos.

Le vote aura lieu lors de la prochaine session plénière à Bruxelles.

Déclarations écrites (article 149)

Raffaele Baldassarre (PPE), par écrit. – (EN) Tout d'abord, je tiens à remercier M. Szájer pour le travail remarquable qu'il a effectué en si peu de temps. Les actes délégués seront d'une importance primordiale pour le droit de l'Union et l'équilibre interinstitutionnel au sein de l'UE. Il est par conséquent fondamental qu'ils soient élaborés et décidés d'une façon totalement transparente, qui permette effectivement au Parlement et au Conseil de contrôler démocratiquement l'exercice du pouvoir délégué à la Commission. Dans cette mesure, comme l'affirme le rapport Szájer, certaines questions revêtiront une importance cruciale et exigeront un engagement plus fort de notre part. Il s'agit, entre autres, de la possibilité pour le Parlement européen de révoquer la délégation à tout moment, et de s'assurer que le Parlement et le Conseil se voient conférer les mêmes droits concernant leur participation au processus de délégation. Enfin, je tiens à souligner qu'il devrait être prioritaire, pour la Commission, de présenter toutes les propositions législatives nécessaires pour adapter l'acquis aux dispositions des articles 290 et 291, y compris l'acquis relatif aux domaines politiques qui, en vertu du traité de Lisbonne, relèvent désormais de la procédure de codécision.

Zita Gurmai (S&D), par écrit. – (EN) Je me félicite vivement des résultats du rapport de M. Szájer. La définition du nouveau système législatif est une question difficile et complexe. Je suis convaincue que le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) et, en particulier, ses articles 290 et 291, renforcent le caractère démocratique de l'Union et rationalisent son ordre juridique. L'introduction du nouveau concept d'actes législatifs a de lourdes conséquences. Le rapport met l'accent sur les légères différences entre les principaux colégislateurs, les compétences et l'ordre du jour détaillé de leur coopération. La vraie question est la suivante: dans l'éventualité où la Commission européenne recevrait davantage de compétences législatives et des autorités législatives plus étendues, ce qui signifierait un accroissement immédiat de son importance communautaire, quel type de méthodes de contrôle devrait être introduites par le Conseil et le Parlement européen? Le nouveau cadre législatif du TFUE a mis les outils en place, mais il n'y a pas encore eu d'expérience pratique de leur adaptation au niveau communautaire. Enfin, j'exhorte les colégislateurs à conclure un accord interinstitutionnel le plus tôt possible entre le Parlement, le Conseil et la Commission quant à l'application de l'article 290, car nous avons besoin de toute urgence d'une transparence accrue.

Rafał Trzaskowski (PPE), par écrit. – (PL) La procédure de délégation, même si elle reste à l'arrière-plan, est une transition très importante en termes de qualité mise en place par le traité de Lisbonne. Elle doit être traitée comme un accomplissement du traité, sans lequel la position du Parlement ne sera pas pleinement consolidée, par rapport aux autres institutions, dans le cadre du processus décisionnel. En effet, ce n'est que par cette procédure que nous obtiendrons un pouvoir législatif complet, et que nous acquerrons un rôle dans le processus de mise en œuvre de tout acte législatif. Nous connaissons bien la frustration associée à un laborieux processus de négociation avec le Conseil dans le cadre de la procédure de codécision, et en cas de décisions dont la mise en œuvre va à l'encontre de l'accord interinstitutionnel. Jusqu'à présent, la «comitologie» reflétait le manque de confiance des États membres envers la Commission, alors qu'à présent, le rôle du Parlement dans la mise en œuvre d'un acte juridique confère au processus une plus grande légitimité. Le Parlement, et, indirectement, les citoyens de l'Union européenne, vont se trouver plus près du processus d'adoption du droit communautaire, et c'est ainsi que nous devrions considérer la procédure de délégation. Toutefois, pour que cela ait un sens, le Parlement doit avoir pleinement accès à l'information et, en cela, je suis pleinement d'accord avec les autres participants à ce débat.

Zbigniew Ziobro (ECR), par écrit. – (PL) L'instauration de la possibilité de délégation législative vise à faire en sorte que la législation, et en particulier la législation de nature technique, soit complétée et actualisée de manière plus efficace, sans qu'il soit nécessaire d'instituer à chaque fois une procédure législative complète. La délégation doit donc être considérée comme un outil pour améliorer le processus d'élaboration des normes au niveau de l'Union européenne.

Dans le même temps, il est essentiel d'assurer un contrôle approprié de l'utilisation des pouvoirs de réglementation conférés à la Commission. Le Parlement et le Conseil doivent, entre autres, disposer d'un temps suffisant pour exercer le droit de s'opposer à la réglementation prévue. Mais surtout, ils doivent bénéficier d'un accès adéquat aux documents, aux analyses et aux contributions élaborés au cours des travaux

préparatoires sur les projets d'actes délégués. C'est seulement ainsi que le pouvoir de la Commission de publier des actes délégués sera vraiment utile à l'amélioration du processus législatif dans l'Union tout en conservant, dans le même temps, le contrôle essentiel sur les activités de la Commission et la transparence de ces activités. Il est également essentiel de mettre au point des mécanismes appropriés de coopération entre le Parlement et la Commission afin que le Parlement soit tenu informé des travaux préparatoires en cours, et qu'il soit en mesure d'acquiescer à une bonne connaissance de la nature des questions examinées.

La résolution sur le pouvoir de délégation législative, qui est le résultat d'un compromis entre tous les groupes politiques, présente correctement les questions ci-dessus et mérite le soutien du Parlement.

17. Sécurité aérienne: liste noire européenne des transporteurs aériens (débat)

La Présidente. - L'ordre du jour appelle le débat sur la question orale posée à la Commission par Brian Simpson, au nom de la commission des transports et du tourisme, au sujet de la sécurité aérienne: liste noire européenne des transporteurs aériens (O-0024/2010 – B7-0205/2010).

Silvia-Adriana Țicău, auteure suppléante. – (EN) Madame la Présidente, la question a été posée par Brian Simpson, au nom de la commission des transports et du tourisme du Parlement, à la suite du rapport de la Commission examinant l'efficacité de la liste noire de l'Union européenne. La liste noire de l'UE a été créée en 2006 pour nommer, blâmer et interdire les compagnies aériennes qui ne respectent pas les règles internationales de sécurité. Elle a été établie en réponse aux préoccupations concernant le degré d'application des normes de sécurité internationales et à la suite de plusieurs accidents d'avion mortels survenus en un bref laps de temps, en 2004 et 2005.

Quatre ans plus tard, nous savons que la liste noire s'est révélée être un outil efficace et utile s'agissant de promouvoir l'application des normes de sécurité de l'OACI et de protéger des citoyens de l'Union européenne. Comment pouvons-nous maintenant aller plus loin? Telle est la question devant laquelle nous nous trouvons aujourd'hui. En d'autres termes, comment pouvons-nous étendre la protection au-delà de nos propres frontières et poursuivre nos travaux en vue de réaliser l'objectif consistant à améliorer la sécurité de l'aviation mondiale dans son ensemble? La liste noire a pour responsabilité, non seulement de déterminer où se situent les risques pour la sécurité, mais aussi de faire en sorte que cette information soit communiquée efficacement aux citoyens de l'UE. Dans cette optique, comment pouvons-nous garantir que les citoyens de l'UE qui prennent des vols hors d'Europe aient connaissance des transporteurs aériens interdits d'exploitation, mais qui continuent leur activité dans d'autres régions du monde?

Dans les cas où la licence du transporteur aérien a été révoquée, et donc où le transporteur aérien ne figure pas sur la liste noire, comment pouvons-nous être certains que les passagers sont au courant de cette situation? Nous avons vu quelle a été l'efficacité de la fusion des différentes listes nationales en une seule liste européenne globale. Toutefois, la liste noire n'est bonne que si nous avons accès aux informations relatives à la sécurité des transporteurs aériens. Comment peut-on perfectionner le système sur la base des informations qui constituent le socle de la liste noire, en améliorant l'accès à des informations fiables et vérifiables? Cela implique non seulement d'envisager un renforcement des contrôles effectués dans les États membres, mais également d'approuver les données reçues des États non membres de l'UE.

La Commission pourrait-elle envisager la création de contrôles au sol et de rapports harmonisés et standardisés? S'agissant d'améliorer les données reçues de pays tiers, la Commission envisagera-t-elle la création d'un système efficace d'échange international de données fiables, nous rapprochant ainsi d'une sorte de liste noire mondiale, dont je sais qu'elle a déjà été évoquée par le passé? En outre, il convient de souligner que la liste noire s'est révélée un outil efficace pour inciter les compagnies aériennes à respecter les normes de sécurité internationales. Mais comment pouvons-nous travailler de manière plus proactive vers le but ultime, qui est d'améliorer la sécurité de l'aviation mondiale tout entière? J'entends par là, comment la Commission a-t-elle l'intention d'aider les autorités nationales de l'aviation civile à répondre aux déficits de sécurité en se basant sur les audits de l'OACI, et à améliorer leur capacité de surveillance?

Il est capital que nous garantissions des canaux de communication efficaces avec le public, mais il est également essentiel qu'à long terme, nous continuions de travailler à la promotion de l'application des normes internationales de sécurité de l'aviation dans le monde entier. Ce sera là, en définitive, le moyen le plus efficace d'améliorer la sécurité pour l'ensemble des passagers. La commission des transports et du tourisme du Parlement européen se réjouit d'avance de travailler avec la Commission pour tenter d'améliorer encore les résultats de la liste noire de l'UE.

Andris Piebalgs, *membre de la Commission*. – Madame la Présidente, je remercie M^{me} Tîcău pour son évaluation très positive de l'approche fondée sur la liste noire. La Commission est convaincue que les mesures existantes apportent déjà au public un niveau très élevé d'information et de droits pour ce qui est des vols à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union européenne.

La liste des compagnies aériennes interdites dans l'Union européenne est largement à la disposition du public sur l'internet, ainsi que par le biais d'actions d'information ciblées. La Commission travaille en liaison étroite avec les associations européennes et internationales d'agences de voyage à chaque fois que la liste est mise à jour. Cela leur permet ainsi d'être dans la meilleure position possible pour aider les passagers.

Les autorités nationales de l'aviation civile et les aéroports situés sur le territoire des États membres sont tenus de porter la liste de l'UE à l'attention des passagers sur leur site internet et, le cas échéant, dans leurs locaux également.

La liste fournit des informations utiles aux personnes désireuses de voyager en dehors de l'Union européenne, afin de leur éviter de voyager avec ces compagnies aériennes. La liste n'a pas d'effet extra-territorial, et elle ne s'applique pas en dehors de l'Union européenne. Par conséquent, le règlement établit le droit des passagers de connaître l'identité de toutes les compagnies aériennes avec lesquelles elles volent, et ce tout au long de leur voyage. Le transporteur – ou l'agence de voyage, ou encore le voyageur – contractuel se voit demander d'informer les passagers, au moment de la réservation, de l'identité du ou des transporteurs aériens qui assurent effectivement le vol. Le passager doit également être tenu informé de tout changement de transporteur effectif, soit lors de l'enregistrement, soit au plus tard lors de l'embarquement. Le règlement donne également aux passagers le droit d'être remboursés ou réacheminés si un transporteur avec lequel une réservation a été faite est ajouté a posteriori à la liste, entraînant l'annulation du vol concerné.

Différentes sources d'information permettent de surveiller et d'évaluer le respect des normes de sécurité internationales, à savoir les audits de sécurité effectués par l'Organisation de l'aviation civile internationale, les informations fournies par les autorités compétentes de pays tiers, les informations fournies par l'Agence européenne pour la sécurité aérienne dans le cadre de ses inspections et enquêtes au sein de l'Union européenne ou de missions techniques en dehors de l'Union européenne, les résultats des inspections au sol effectuées sur des avions ou des transporteurs aériens dans des aéroports de l'Union européenne, dans le cadre du Programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers, conformément aux exigences des règles pertinentes de l'Union européenne et, enfin, des informations étayées relatives à des accidents, et issues de rapports d'enquête portant sur des accidents ou des incidents graves.

Je dois aussi mentionner que la Commission européenne ne dispose pas, à ce stade, d'une liste exhaustive des pays qui ont adopté des lois similaires, mais plusieurs États – la République de Corée, le Bahreïn et le Royaume d'Arabie saoudite – appliquent les mêmes restrictions que celles définies dans la liste européenne.

Je peux confirmer que la Commission est disposée à travailler avec le Parlement pour améliorer véritablement cette législation relative à la liste noire, mais celle-ci assure déjà une sécurité plus que nécessaire dans les airs.

Christine De Veyrac, *au nom du groupe PPE*. – Madame la Présidente, ayant été le rapporteur sur ce règlement il y a près de cinq ans, je me réjouis de constater que nous avons mis en place un mécanisme qui fonctionne et qui s'est même étoffé au fil des années. Le rapport présenté par la Commission sur l'application du règlement "liste noire" me paraît complet et il propose des pistes de réflexion intéressantes. Je soutiens notamment l'idée d'une liste noire internationale, seule garante d'une harmonisation mondiale du niveau de sécurité des aéronefs.

J'ai tout de même quelques questions à poser à la Commission. Je voudrais tout d'abord savoir comment se déroule l'exercice des droits de la défense quand ce n'est pas une compagnie qui est interdite, mais toutes les compagnies d'un État. Toutes ces compagnies sont-elles auditionnées ou uniquement l'autorité de l'aviation civile du pays concerné et, dans ce contexte, comment certaines compagnies sûres pourraient-elles échapper à l'inscription sur la liste noire?

Par ailleurs, un autre point qui me paraît très important est la question du suivi des avions. La Commission fait-elle un suivi précis de tous les aéronefs d'une compagnie qui a été mise sur la liste ou dont le certificat a été retiré, ce afin de vérifier que ces aéronefs ne volent pas à nouveau sous un autre nom? Dans ce contexte, la Commission a-t-elle identifié des États qui serviraient de pavillon de complaisance accueillant les compagnies interdites qui changent ainsi de nom et d'État d'enregistrement? D'autre part, dans le cas où une compagnie est mise sur la liste noire, la Commission a-t-elle des informations sur la façon dont les agences de voyages et les vendeurs de billets ont informé et indemnisé les voyageurs ou leur ont proposé d'autres solutions?

Enfin, avant de conclure, j'avais une question portant sur un cas précis: nous sommes plusieurs députés à avoir reçu des messages que l'on peut qualifier d'insistants concernant le cas de l'Indonésie, dont toutes les compagnies sont interdites, et qui nous demandaient d'intervenir auprès de la Commission pour qu'elle enlève l'Indonésie de la liste noire. Je trouve ces pressions déplacées car des raisons commerciales ne justifient pas qu'on mette en danger la vie des passagers et je voudrais savoir quel est l'état actuel dans ce pays et si, étant sur la liste noire depuis plusieurs années, l'Indonésie a fait des efforts afin de corriger les déficiences de sécurité qui lui sont reprochées?

Saïd El Khadraoui, *au nom du groupe S&D*. – (NL) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, Mesdames et Messieurs, il est évidemment un peu surréaliste d'avoir un débat sur la liste noire à un moment où l'ensemble de l'aviation européenne se trouve en plein chaos, mais je crois que nous aurons l'occasion, demain, de mener un débat urgent et d'actualité, et c'est exactement ce que nous allons avoir.

La liste noire proprement dite est un sujet important, et nous pouvons dire qu'elle a été un succès grâce, entre autres, à l'impulsion donnée par M^{me} de Veyrac, qui a effectivement travaillé avec acharnement, voici quelques années, pour en faire une réalité. Nous devons nous servir, et apprendre, de l'expérience que nous avons acquise. Il existe des domaines dans lesquels de nouvelles actions sont nécessaires.

Tout d'abord, dans le domaine de la communication avec les passagers. Il est vrai que les passagers doivent être informés lorsqu'ils effectuent une réservation sur un avion figurant sur la liste noire, dans une agence de voyage, par exemple, mais souvent, les passagers ne décident de prendre un vol intérieur qu'une fois qu'ils se trouvent déjà dans le pays. Ma proposition est donc que nous nous demandions s'il serait possible que les agences de voyage et les compagnies aériennes qui réservent des vols à destination de pays possédant des compagnies aériennes dangereuses ou des avions dangereux informent automatiquement les passagers, même si elles-mêmes, bien sûr, ne figurent pas sur la liste noire. Il nous faut bien réfléchir à cette possibilité.

Un deuxième aspect consiste à aider les passagers à éviter les avions, les compagnies aériennes et les pays qui ont été placés sur la liste noire. S'agissant d'aider à l'augmentation des capacités dans les pays tiers et, en tout état de cause, dans les pays les plus pauvres, l'Union européenne pourrait apporter une aide et un savoir-faire beaucoup plus importants, et veiller à ce que les autorités de l'aviation disposent également de la capacité nécessaire pour résoudre les problèmes auxquels elles se voient confrontées. Un point soulevé par M^{me} de Veyrac est, bien sûr, le fait que les gens peuvent être induits en erreur. Avons-nous vraiment un système étanche? Sommes-nous certains qu'il n'y a pas de lacunes à travers lesquelles les compagnies aériennes d'un pays figurant sur la liste noire pourraient en réalité opérer à partir d'autres pays ou îles? Nous en avons déjà vu quelques exemples.

Pour conclure, je pense aussi que nous devons travailler à l'établissement d'une liste noire valable à l'échelle mondiale. Je voudrais par exemple savoir quels efforts vous avez accomplis avec vos collègues d'autres pays, au niveau de l'OACI, pour faire en sorte qu'une telle liste devienne réalité.

Gesine Meissner, *au nom du groupe ALDE*. – (DE) Madame la Présidente, pour le moment, notre espace aérien se trouve à l'arrêt – nous le savons, cela a déjà été mentionné. Nous allons bientôt discuter de la manière dont nous pouvons remédier à cette situation. On peut effectivement craindre, en ce qui concerne les questions économiques, en particulier, que les compagnies aériennes ne se retrouvent bientôt confrontées à des problèmes encore plus importants. Bien sûr, cela ne doit pas influencer sur la sécurité.

Il en va de la sécurité aérienne des passagers européens. Pour nous, en Europe, le fait que les gens soient capables de se déplacer librement et que les consommateurs puissent décider librement de la façon dont ils souhaitent voyager, avec quels transporteurs aériens ils souhaitent réserver des vols, et avec lesquels ils ne le souhaitent pas, constitue une grande réussite. Afin de pouvoir en décider librement, il est bien sûr également nécessaire de recevoir des informations pertinentes.

Nous venons à présent d'entendre que nous avons déjà cette liste noire depuis 2006 et qu'en principe, les gens doivent être informés pour savoir s'ils peuvent arriver ou non sains et saufs. Pour moi, la question est vraiment – comme M^{me} de Veyrac et M. El Khadraoui l'ont déjà déjà dit – de savoir s'il y a réellement des lacunes dans le système, et si les gens obtiennent vraiment toujours toutes les informations relatives à la sécurité dont ils ont besoin. Nous voulons simplement que tous ceux qui volent ici en Europe soient transportés en toute sécurité et arrivent à bon port en toute sécurité.

Enfin, un autre élément qui joue un rôle concernant la sécurité est la solidité financière d'une compagnie aérienne. Les compagnies aériennes doivent régulièrement demander à leurs autorités nationales la

confirmation qu'elles sont effectivement autorisées à voler dans l'espace aérien européen, et cette procédure implique non seulement de vérifier si elles respectent effectivement l'ensemble de leurs obligations de sécurité, effectuent toutes les vérifications nécessaires et sont en mesure de transporter les personnes en toute sécurité, mais aussi de vérifier si elles sont assez solides du point de vue financier pour être en mesure de rester à long terme dans le secteur du transport aérien. Or, pour autant que je sache, nous n'avons pas eu à ce jour une seule compagnie aérienne européenne sur la liste noire. Malgré cela, cependant, nous avons effectivement eu l'incident de SkyEurope, pas plus tard que l'année dernière. Ce qui s'est passé ensuite est que des citoyens européens ont réservé sur une compagnie aérienne européenne, mais n'avaient aucune information sur le fait que cette entreprise se trouvait au bord de la faillite. Ils ont pris le vol et se sont retrouvés bloqués, et ils ne disposaient donc d'aucune information susceptible de les protéger.

Tout cela m'amène en fait à me demander – même si la Commission a déclaré qu'elle disposait des informations et qu'elle les publiait, car il existe une obligation de les publier – pourquoi ce fait, par exemple, n'était pas connu. Avons-nous réellement une garantie que tout ce que les passagers ont besoin de savoir, tout ce qui est nécessaire, est toujours transmis? Je voudrais recevoir une réponse à cette question générale au moment du débat.

Eva Lichtenberger, *au nom du groupe Verts/ALE*. – (DE) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, le Parlement a fait preuve de beaucoup d'esprit d'initiative quand il s'est agi d'élaborer cette liste noire. Cela s'est également fait de manière responsable, ce qui signifie qu'elle offre aux consommateurs le degré le plus élevé possible de sécurité. Toutefois – et c'est aussi une question qui se pose maintenant – nous devons vérifier si elle a vraiment fonctionné suffisamment bien dans la situation actuelle.

La première question que je voudrais poser à ce sujet est la suivante. Il est possible d'accéder aux informations sur l'internet, mais cela n'est pas toujours très facile avec les différentes compagnies aériennes. J'ai essayé en ce qui me concerne. Vous ne pouvez pas toujours trouver immédiatement des informations relatives, par exemple, aux vols de correspondance qui vous obligent à atterrir dans un pays tiers. Nous avons donc ici un problème.

La deuxième question en suspens, et qui serait intéressante à mes yeux: quelles ont été les expériences enregistrées en ce qui concerne la location avec équipage? Sur ce point, de graves inquiétudes ont été exprimées quant au risque que cela ne puisse devenir une échappatoire pour des entreprises peu recommandables. Y a-t-il eu des développements positifs ou négatifs à cet égard?

Troisièmement, et c'est un point très important: cette façon de réglementer les sociétés par le biais de la liste noire a-t-elle un effet préventif sur les compagnies aériennes, de sorte que celles-ci – notamment les compagnies non européennes – ont suivi de plus près les règles de sécurité? Comment fonctionne l'autorisation sélective d'un nombre limité d'avions appartenant à certaines compagnies aériennes, lorsqu'on n'autorise celles-ci à utiliser que certains appareils pour desservir l'Europe?

Ryszard Czarnecki, *au nom du groupe ECR*. – (PL) Madame la Présidente, Monsieur Piebalgs, j'espère, mais rien n'est moins sûr, que les effets de l'éruption volcanique en Islande ne seront pas, d'aventure, répercutés sur les passagers européens pour ce qui est du prix des billets. Car vous avez en effet raison d'affirmer que cet interruption du transport aérien sera probablement compensé par une hausse des prix des billets. Il convient de le dire, afin de défendre les intérêts des consommateurs européens. Toutefois, le Parlement européen abordera de nouveau ce sujet. Cela montre l'importance que nous attachons à cette question. J'en ai déjà parlé il y a quelques mois. Beaucoup d'entre vous en ont également parlé alors, et je me souviens de la législature précédente, lorsque nous avions déjà évoqué tout à fait ouvertement le sujet. Après tout ce qui a été dit, j'ai une réflexion personnelle. Un journaliste du journal le plus influent de Pologne m'a demandé: «Que font les gens du Parlement européen? Après tout, cette question a si peu d'importance». C'est seulement maintenant que les médias commencent à prendre conscience du fait qu'il s'agit d'une question très importante, d'une question de sécurité, absolument fondamentale du point de vue des intérêts des citoyens européens, des contribuables, des électeurs et des consommateurs.

Il n'est pas normal que nous sachions ce qu'est la liste noire à l'intérieur de l'Union européenne, mais que nous ne sachions pas ce qu'elle est à l'extérieur de l'Union européenne. Il s'agit d'une situation complètement schizophrène.

Et maintenant le point final, très important: il ne faut pas que les passagers européens paient un supplément pour la sécurité – c'est là, après tout, l'affaire des États et des gouvernements.

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, vue sous cet angle, la liste noire a été un succès intéressant de ce Parlement, sous la direction de M^{me} De Veyrac et de ses collègues de la précédente législature.

La liste noire peut affecter les compagnies, les pays ou les avions, et je crois qu'en l'espèce, la Commission devrait fournir des réponses un peu plus détaillées aux questions qui ont été soulevées, notamment en ce qui concerne la mesure dans laquelle les compagnies ont leur mot à dire, dans les différents pays, dans la prise de décision, et la raison pour laquelle cette procédure concerne des appareils isolés.

Le développement des mesures actuelles est également un point important à nos yeux. Nous avons déjà expliqué lors du débat qui a eu lieu il y a quelques années que l'amélioration du suivi de ces actes et de ces mesures dans les communications, au moins avec le Parlement, restait important pour nous à la Commission. Il en est ainsi parce que certaines questions restent ouvertes à nos yeux, et notamment la supervision des compagnies aériennes, ainsi que la question des avions qui pourraient soudain voler sous un nom différent, et parce qu'aujourd'hui, un certain niveau de transparence est requis, notamment pour ce qui est des décisions qui pourraient être prises à la dernière minute.

Là-dessus, j'en viens au point le plus important à mes yeux: l'information. Dans l'ensemble, nous sommes d'avis – et je pense que c'est le cas dans tous les groupes politiques – que les citoyens et les passagers ont le droit à l'information, et qu'il devrait donc y avoir une obligation, pour les compagnies, de les avertir systématiquement que les informations concernant la liste noire peuvent être obtenues sans aucun problème dans les aéroports ainsi que dans les agences de voyage, et que, surtout dans le cas des vols à destination de «certains pays» déjà connus pour avoir des problèmes aujourd'hui, les agences de voyage indiquent quelles sociétés sont problématiques lorsque des modifications de réservation sont effectuées.

Pour nous, l'objectif est que cette mesure qui, pour l'essentiel, a déjà amélioré la sécurité, ne soit pas seulement appliquée à l'Europe et aux passagers européens, mais qu'elle soit adoptée dans le monde entier.

Fiona Hall (ALDE). – (EN) Madame la Présidente, je voudrais soulever une question étroitement liée à la sécurité aérienne, et qui vient souligner la nécessité de rendre aussi efficace que possible le fonctionnement de la liste noire de l'UE.

En décembre 2008, le Conseil a finalement adopté le code de conduite européen sur les transferts d'armes. Ce code contrôle l'exportation de technologie et d'équipements militaires hors de l'UE. Toutefois, l'inquiétude persiste quant à la question de savoir si tous les pays de l'UE exportateurs d'armes respectent bien ce code, et si des armes européennes sont encore livrées à des zones de conflit.

Toutefois, une mesure s'est montrée très efficace s'agissant de juguler les livraisons illégales d'armes, et il s'agit de la liste noire de l'aviation de l'UE. Une étude suédoise de 2008 a montré que les opérateurs de fret aérien impliqués dans les transferts d'armes aux zones de conflit sont les mêmes opérateurs qui ont l'habitude de transgresser les normes de la sécurité aérienne.

Il n'est peut-être pas surprenant d'apprendre que des opérateurs douteux faisant preuve d'une approche laxiste en matière de sécurité soient également des opérateurs douteux en ce qui concerne les cargaisons qu'ils transportent. Mais la conséquence heureuse de ce lien, c'est que les mesures visant à assurer un strict contrôle des aéronefs, c'est-à-dire des mesures destinées à protéger les citoyens européens, contribuent également à protéger les citoyens d'autres continents, notamment en Afrique, des destructions qui ont lieu lorsque les conflits sont alimentés par des armes légères et de petite taille en quantité abondante.

Je demanderai donc à Monsieur le commissaire Piebalgs, en tant que commissaire chargé du développement, s'il peut ajouter tout son poids aux efforts de la Commission visant à garantir une mise en œuvre efficace des listes noires.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) La liste noire des transporteurs aériens à risque est une mesure de protection des passagers européens dont je me félicite. Cette liste doit faire l'objet d'une bonne publicité de la part de la Commission européenne et des États membres, et en particulier de la part des offices du tourisme. En réalité, tout se résume à la bonne foi et à la bonne volonté des voyagistes et des agences de voyage.

Par ailleurs, une solution doit être trouvée pour le scénario dans lequel une destination particulière serait desservie uniquement par des transporteurs aériens à risque. Un grand nombre des transporteurs figurant sur la liste noire desservent des destinations dans des pays en développement ou des pays sous-développés d'Afrique, d'Asie du Sud-Est et d'Asie centrale. Ce point soulève une question pertinente: dans quelle mesure

une concurrence loyale peut-elle continuer d'être garantie entre les grands transporteurs européens, américains et d'Extrême-Orient et les petits transporteurs aériens qui ont été créés dans ces pays en développement?

À cet égard, je crois que nous devons examiner comment l'Union européenne pourrait soutenir leur développement en améliorant la sûreté et la sécurité de leurs vols, plutôt qu'en les excluant du marché par une interdiction. Cela permettrait ainsi à l'Union européenne de remplir son devoir moral en soutenant également le développement durable du secteur des transports aériens dans ces États moins favorisés.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Madame la Présidente, je voudrais formuler une remarque générale et poser ensuite deux ou trois questions, suivant le temps que vous m'accorderez. L'observation générale est la suivante. Je trouve presque risible dans la situation actuelle que nous, groupe de l'Alliance progressiste des socialistes et démocrates au Parlement européen, n'ayons reçu, lors des trois rapports sur la sécurité aérienne, qu'un total de neuf minutes de temps de parole. Bien sûr, il y a la session extraordinaire de demain, mais je crois qu'il est temps que cette Assemblée accorde plus d'attention aux choses qui touchent vraiment les gens, et qu'elle réduise peut-être quelque peu l'importance des débats dont la valeur a été artificiellement gonflée.

Quant aux questions proprement dites, Monsieur le Commissaire, la plus importante est pour moi la suivante: quelle est la situation concernant les vols en partage de code – ces appareils qui sont destinés à être exploités par une compagnie aérienne européenne, mais qui peuvent ensuite être exploités par une autre compagnie aérienne, même si elle figure sur la liste noire? Que se passe-t-il dans ce cas pour informer les personnes qui doivent prendre l'avion? Il s'agit à mes yeux d'un problème vraiment brûlant, et j'attends que vous y répondiez. Je m'en tiendrai à cette seule question.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Madame la Présidente, maintenant que nous avons abordé la sécurité aérienne – et nous allons également nous exprimer et voter après-demain sur l'Agence européenne de la sécurité aérienne – je voudrais profiter de l'occasion pour aborder un autre domaine problématique.

Les personnes qui pratiquent l'aviation sportive en Autriche et dans d'autres États membres sont toutes confrontées au fait que des ensembles cruciaux de règles concernant ces sports ne sont disponibles qu'en anglais. Les sportifs concernés parlent souvent un excellent anglais, mais il n'est souvent pas facile de comprendre un sujet déjà complexe en lui-même dans le jargon spécialisé d'une autre langue. En conséquence, les États membres tentent alors d'obtenir des avis d'experts de l'UE. Cette perte de temps et d'énergie serait à mon avis évitable si les règles étaient disponibles dans les langues pertinentes. J'essaie de rendre les règlements revêtant une importance vitale pour les personnes pratiquant l'aviation sportive accessibles en allemand et en français également, c'est-à-dire dans les deux langues de travail les plus largement répandues.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) La liste noire, mise à jour le 30 mars de cette année, contient 278 compagnies originaires de 17 pays. L'Union européenne doit renforcer ses capacités techniques et administratives afin d'assurer la conformité avec les normes nécessaires de l'aviation civile, de sorte que seules les compagnies aériennes respectant la réglementation internationale en matière de sécurité puissent voler dans l'Union européenne. Dans le même temps, cependant, nous devons aussi aider les pays tiers à améliorer leurs normes de sécurité dans le domaine de l'aviation civile.

Les autorités compétentes des pays tiers doivent améliorer leur capacité à surveiller les transporteurs aériens auxquels elles octroient des licences. L'analyse de la sécurité des vols effectuée dans l'Union européenne pour les opérateurs des pays tiers inclura également des contrôles effectués au sol à bord des aéronefs de ces compagnies, en tenant compte des éléments retirés des incidents graves et des accidents subis l'année dernière par les transporteurs. Toutefois, les informations doivent être fournies aux passagers tout au long de leur itinéraire, y compris au sujet de toutes les compagnies auxquelles ils font appel pour ce voyage. Ces informations devraient être fournies au plus tard au moment de l'achat du billet.

Andris Piebalgs, membre de la Commission. – (EN) Madame la Présidente, je tiens à vous remercier pour ces questions. Celles-ci ont définitivement démontré que cette Assemblée soutient très fermement l'approche fondée sur la liste noire. Je peux promettre, au nom du vice-président Kallas, que nous allons améliorer la communication avec le Parlement sur ces questions.

Je peux également promettre que toutes les questions qui ont été posées seront transmises en vue d'une réponse écrite, parce que si je m'occupe maintenant de répondre aux questions, je ne serai certainement pas en mesure de le faire au cours de la minute et demie qui me reste. Je vais donc aborder certaines d'entre elles, mais pas toutes, parce que je serais incapable de répondre à toutes les questions posées.

Tout d'abord, les aspects internationaux: la Commission adopte des approches consistant par exemple à faire tous les efforts possibles pour renforcer la coopération internationale avec les pays tiers, en encourageant les États à adhérer au Programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers, qui englobe l'ensemble des 40 États européens, mais aussi à travers des projets d'assistance technique visant à parvenir au respect des normes mondiales.

Nous travaillons également beaucoup avec l'OACI. Nous avons participé fin mars, à Montréal, à la conférence de haut niveau de l'OACI sur la sécurité, et nous sommes en train de négocier un protocole de coopération permettant une coopération accrue avec cette organisation. Vous avez raison, il nous faut une approche globale de la question, mais nous ne devrions pas sous-estimer les résultats qu'une approche fondée sur la liste noire produit sur d'autres pays.

Je vais citer un exemple venu d'Indonésie. L'Indonésie a consenti beaucoup d'efforts pour moderniser son système de transport aérien, y compris sa législation, l'organisation de l'autorité et, par voie de conséquence, les procédures de certification et la supervision des compagnies aériennes établies dans ce pays. À ce jour, celui-ci a démontré qu'il avait obtenu des améliorations significatives dans le cas de quatre transporteurs aériens: Garuda, Airfast, Mandala et Premier. Ces améliorations ont été obtenues avec l'aide de la Commission, mais aussi avec les États membres et l'industrie. Il s'agit d'un processus qui exige des ressources adéquates, mais la Commission coopère très étroitement avec ces autorités et les transporteurs de ce pays afin de permettre de nouvelles évolutions positives. Notre approche encourage très nettement les pays à modifier leur approche en matière de sécurité de l'aviation, et ce n'est là qu'un exemple parmi d'autres.

Je terminerai par une question particulièrement importante qui a été soulevée, celle de l'information des consommateurs. Nous demandons aux agences de voyage d'informer oralement et/ou *par écrit* les passagers au moment de la réservation. En outre, les agences de voyage exigent souvent des passagers qu'ils renoncent à tout droit à réclamer ultérieurement une indemnité s'ils acceptent de voyager avec un transporteur interdit, mais je serai heureux de répondre à toutes les questions *par écrit* également, parce que je vois, Madame la Présidente, que je suis en train d'abuser de votre bonté.

La Présidente. – Le débat est clos.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Madame la Présidente, je voudrais prendre la parole dans le cadre de l'article 173 du règlement, en raison d'un incident qui a eu lieu ici voici quelques minutes, et plus exactement alors que nous traitions le point de l'ordre du jour consacré aux discours d'une minute. Au moment où vous avez appelé Hans-Peter Martin, et alors qu'il se trouvait bien ici, celui-ci nous a croisés. Comme nous lui demandions avec humour s'il avait dormi durant son propre discours, M. Martin a adopté une attitude pour le moins particulière en l'espèce, claquant des talons et exécutant le salut hitlérien.

Madame la Présidente, c'est inacceptable. Cela constitue une grave violation des usages de la Chambre au titre de l'article 9, et c'est pourquoi je vous supplie de lancer un rappel à l'ordre adéquat contre ce comportement répréhensible et inadmissible. Je voudrais aussi vous demander de vérifier si, dans ce contexte, ce comportement peut être consigné au procès-verbal. Cette situation est inacceptable. Même s'il s'agissait d'une provocation prétendument humoristique, ce type de plaisanteries n'a pas sa place dans cette Assemblée.

La Présidente. – Merci beaucoup d'avoir attiré notre attention sur ce point. Nous allons examiner cela en conséquence, et voir ce qui s'est passé.

Déclarations écrites (article 149)

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz (PPE), par écrit. – (PL) Madame la Présidente, en référence aux questions posées par M. Simpson, je voudrais demander à la Commission d'expliquer quels sont ses nouveaux principes et ses nouveaux projets en vue de garantir la sécurité des passagers des États membres qui voyagent avec des compagnies aériennes assurant des vols intérieurs dans des espaces aériens ne relevant pas de la compétence de l'Union européenne, et qui enfreignent souvent la réglementation, mettant ainsi en danger les passagers. Je suggère que la Commission, grâce aux efforts de la haute représentante, élabore un accord international sur cette question, ce qui constituerait une garantie pour notre sécurité commune. En outre, je voudrais que la liste noire mette à disposition des informations précises sur le transporteur aérien, qui contiennent des données détaillées et des statistiques, et qui montrent les risques, tant en termes de sécurité que de confort, auxquels les passagers sont exposés.

Artur Zasada (PPE), par écrit. – (PL) La discussion d'aujourd'hui est sans conteste une question cruciale pour la sécurité des passagers voyageant par avion dans l'Union européenne. Je suis heureux que les États membres

de l'UE observent les normes de l'OACI dans le domaine des principes et des techniques de la navigation aérienne internationale. Il est cependant évident que le transport aérien ne se limite pas exclusivement à l'espace aérien de l'Union européenne. Dès lors, une question se pose: comment pouvons-nous assurer la sécurité des citoyens de l'UE hors du territoire de l'Union? À mon avis, la Commission européenne devrait encourager les pays n'appartenant pas à la Communauté à coopérer en vue d'établir une liste noire basée sur les normes de l'UE, et devrait également jouer un rôle de premier plan dans la création d'une liste noire mondiale. Je voudrais en outre attirer l'attention sur un problème potentiel: lorsque la Commission surveille un transporteur aérien figurant sur la liste noire, surveille-t-elle également de près toute la flotte appartenant à ce transporteur? Il peut en effet arriver qu'un avion ne soit pas utilisé par un transporteur aérien figurant sur la liste noire, mais soit par exemple utilisé, sous d'autres couleurs, par une autre société affrétant des aéronefs isolés.

18. Redevances de sûreté aérienne (débat)

La Présidente. – L'ordre du jour appelle le rapport de M. Leichtfried, au nom de la commission des transports et du tourisme, sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances de sûreté aérienne (COM(2009)0217 - C7-0038/2009 - 2009/0063(COD)) (A7-0035/2010).

Jörg Leichtfried, rapporteur. – (DE) Madame la Présidente, nous connaissons actuellement, dans le domaine de la sûreté aérienne européenne et des redevances de sûreté aérienne, une situation où chacun fait ce qu'il lui plaît. Personne n'agit correctement. Il nous faudra toutefois en payer le prix. C'est quelque chose que nous ne devrions vraiment pas accepter sans broncher, et ce rapport a pour but de faire changer cet état de fait. Que changera-t-il précisément et qu'ambitionne-t-il de changer?

Je souhaiterais simplement dire à l'avance que, sur presque tous les points - et je souhaiterais remercier mon collègue - le rapport a suscité l'impression unanime qu'il pourrait apporter une plus grande transparence. La transparence signifie que, d'une part, les compagnies aériennes pourront à l'avenir obtenir des informations leur permettant de comprendre quelles redevances de sûreté leur seront appliquées par les aéroports, leur utilité et si elles sont trop élevées - ce qui arrive encore parfois actuellement - et, dans un deuxième temps bien sûr, les passagers eux aussi pourront comprendre ce que les compagnies aériennes exigent d'eux. Là aussi, je soupçonne que la transparence des compagnies aériennes est parfois intentionnellement limitée, même lorsque ces dernières prétendent consentir de gros efforts pour être transparentes.

Un élément est très important à cet égard et il s'agit du fait qu'il existe différents systèmes de financement des infrastructures de sûreté en Europe. Certains États les ont financées exclusivement au moyen de taxes. Dans d'autres États, seul l'utilisateur final paie et d'autres encore disposent d'un système mixte.

Notre intention était de garantir le maintien de ces systèmes. Nous ne voulons pas prescrire à un État membre comment financer les redevances de sûreté; nous voulons seulement faire en sorte que celui qui paie sache au bout du compte ce qu'il paie.

Il y a, ou y a eu, différents points de vue concernant les aéroports à inclure, et nous avons décidé que c'était une question de sécurité. Il ne s'agit pas de gains ou de profits, il s'agit de sécurité. Nous avons par conséquent décidé que tous les aéroports commerciaux devaient être inclus et je pense que notre décision était la bonne.

Nous arrivons enfin à un point qui bénéficie d'une très grande unanimité ici en plénière, à savoir que nous devons faire une distinction entre les redevances pour les infrastructures de sécurité, les mesures de sûreté comprises dans les règles de l'UE et les redevances pour les mesures de sûreté qui dépassent ce cadre - ce que l'on appelle «mesures plus strictes».

Nous disons donc que tout ce qui relève du contexte européen restera tel quel; chaque État membre peut faire ce qu'il considère approprié. Si, toutefois, des mesures de sûreté allant au-delà de ces exigences sont appliquées, ces États membres doivent les financer eux-mêmes. Ceci garantira, d'une part, que la décision sera soigneusement pesée, que les mesures de sûreté ne seront pas prises immédiatement, sans tenir compte de leur utilité réelle et que seront également prises en considération les implications pour les passagers ainsi que les implications pour les compagnies aériennes et les aéroports.

Par ailleurs, il convient également, à cet égard, de veiller à appliquer le principe selon lequel la sécurité relève de la responsabilité des États. Les agressions contre les compagnies aériennes ne sont pas en général dirigées contre les compagnies aériennes, mais contre les États d'origine de ces compagnies et nous pensons donc

que la sécurité relève toujours, en principe, de la responsabilité des États et doit par conséquent être financée publiquement.

Je souhaiterais ajouter rapidement quelques mots sur les amendements qui ont atteint un nombre incroyablement élevé - trois au total. Je pense qu'ils sont tous justifiés et légitimes. Je dirais, notamment au sujet des deux amendements déposés par le Groupe Verts/Alliance libre européenne, qu'ils valent la peine d'être soutenus, non pas parce que M^{me} Lichtenberger est assise à côté de moi, mais parce qu'ils contiennent des exigences sociales pour les employés des aéroports. Je trouve que cela est très important, surtout aux moments où les compagnies aériennes et les aéroports sont soumis à une forte pression.

Andris Piebalgs, *membre de la Commission*. – (EN) Madame la Présidente, la proposition de directive sur les redevances de sûreté aérienne découle du débat sur le financement de la sûreté aérienne qui est sur la table depuis 2001. Elle résulte de la hausse des coûts de sécurité observée à la suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001 et de l'instauration d'un cadre réglementaire européen pour la sûreté aérienne.

Par cette proposition législative, la Commission entend instaurer un cadre transparent et non discriminatoire pour la perception de redevances de sûreté aérienne en Europe. En outre, la Commission considère que les redevances de sûreté aérienne devraient être fixées en concertation avec les usagers des aéroports et devraient être liées aux coûts. Je souhaiterais féliciter M. Leichtfried pour le fantastique travail qu'il a accompli sur ce rapport et remercier également les membres de la commission TRAN qui y ont également contribué.

Je crois que le rapport va précisément dans la direction des objectifs visés par la Commission et je me réjouis du soutien qu'il apporte à la proposition de la Commission sur ces points.

Je souhaiterais simplement souligner deux points précis dont il est question dans le rapport. Premièrement, le rapport introduit ce qui est en fait un élément nouveau, à savoir la question importante et parfois controversée de qui paie pour la sûreté aérienne. Les propositions de la Commission n'ont pas répondu à cette question, et la raison en est que presque tous les États membres insistent sur le fait qu'ils ne sont pas en mesure de prendre des engagements à cet égard, même s'ils reconnaissent que le financement public de la sûreté aérienne devrait être autorisé.

Le choix devrait donc, à nos yeux, être laissé à chaque État membre et résolu par la subsidiarité.

Cela étant dit et en ce qui concerne la position exposée dans le rapport pour adoption, la Commission souhaiterait noter que l'Amendement 32, qui obligerait les États membres à financer des mesures plus strictes, donnera lieu à d'intenses discussions avec le Conseil sur la directive proposée. Je suis toutefois certain que le rapporteur le savait et s'attendait à cette lutte avec le Conseil.

Le deuxième point relève davantage de la clarification et porte sur l'analyse d'impact à entreprendre au préalable de toute mesure de sûreté aérienne supplémentaire prise en vertu du règlement-cadre. C'est une mesure tout à fait légitime, mais je voudrais que vous sachiez que nous avons déjà mis en place certains mécanismes et que nous ne devons pas nous surcharger.

Il y a premièrement le groupe consultatif des parties intéressées à la sûreté de l'aviation qui se compose entre autres de représentants du secteur des transports aériens et qui est pleinement impliqué dans l'élaboration de toute mesure proposée en matière de sûreté aérienne.

Deuxièmement, la procédure de réglementation avec contrôle veille à ce que le Parlement puisse exercer son droit de veto s'il le juge approprié.

Merci beaucoup pour cet excellent rapport. Nous nous réjouissons de travailler avec le rapporteur et le Parlement et de progresser sur cette question.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Madame la Présidente, je regrette de devoir alourdir la session plénière, mais en vertu de l'article 151, je me sens obligé de faire une remarque personnelle. J'ai été visé il y a quelques instants. C'est typique lorsque l'on vit en Autriche. Il y a un groupe ici qui est classé, selon les normes internationales, comme étant d'extrême droite. Ils ont des chefs de file qui font certains gestes en l'air et n'en pensent rien. Ce sont des personnes qui ne peuvent supporter d'être battues lors d'élections démocratiques et refusent toute forme de poignée de main ou de contact. Si vous les saluez de la main, ils ne voient qu'une chose: la chose dont ils ont fait véritablement l'expérience, le salut hitlérien.

Ce sont bien sûr des problèmes qui montrent tout simplement que mon pays n'est hélas pas parvenu à surmonter son passé, que nous n'aurons pas affaire à un parti d'extrême droite, représenté ici, mais bientôt

à deux. Je souhaiterais simplement clarifier les choses une fois de plus: nous sommes les démocrates. Les sympathisants de l'extrême droite sont assis là-bas. Je suis fier d'appartenir à un parti politique qui a largement contribué au fait que nous n'avons plus de groupe d'extrême droite au sein de ce Parlement et j'espère qu'il n'y en aura jamais plus. La réponse est donc qu'il nous faut davantage de démocratie et non pas davantage de politique d'extrême droite, d'hostilité et de mépris cynique envers les gens. Ce sont des hommes qui m'ont déjà dit d'aller à l'hôpital psychiatrique parce qu'ils ne pouvaient supporter de perdre les élections de manière démocratique.

La Présidente. – Les questions carton bleu sur un commentaire personnel ne sont pas autorisées en vertu de l'article 151. Votre demande d'intervention sur ce point ne peut par conséquent pas être acceptée.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Ceci est une question carton bleu adressée à l'intervenant précédent. Je voudrais une demi-minute pour poser une question.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – (EN) Madame la Présidente, cette intervention - qui est tout à fait acceptable - perturbe un débat sur un sujet. Je suggère que vous placiez ce type de choses entre les rapports.

La Présidente. – Merci beaucoup. Nous poursuivons maintenant avec le débat. J'ai autorisé l'explication personnelle car le point précédent à l'ordre du jour faisait directement référence à M. Martin. Nous allons maintenant poursuivre le débat et y accorder toute notre attention.

Artur Zasada, au nom du groupe PPE. – (PL) Madame la Présidente, pour commencer, je souhaiterais remercier le rapporteur, M. Leichtfried, pour son formidable rapport et pour son excellente coopération lors de notre travail sur ce document.

Nous devons répondre à quatre questions, mais il nous fallait d'abord définir la mission, à savoir la protection des intérêts des passagers aériens, et cela a constitué la part la plus importante de notre travail. Cependant, les quatre questions que nous nous sommes posées revenaient à répondre à une question sur la transparence ou quels groupes pourraient être admis à participer à la procédure. Cette question portait sur le champ d'application de la directive ou dans quels aéroports la directive peut être appliquée. Il y avait une question importante, au sujet du financement, à laquelle la Commission n'a pas été en mesure de répondre. Avec M. Leichtfried, nous sommes toutefois parvenus à trouver une solution et je l'en remercie tout particulièrement. Je fais référence aux mesures plus strictes, qui devraient être financées par les États membres.

Un autre point concernait la compétence de l'autorité de surveillance indépendante pour l'instauration des redevances liées à la sûreté du trafic aérien. Lors de notre travail, nous avons développé une position commune que je considère très ambitieuse. C'est, aujourd'hui, un enjeu pour le Conseil et la Commission. Je pense qu'en tant que passagers aériens, et contrairement aux passagers des transports maritimes, routiers et ferroviaires, nous ne devrions pas avoir à payer pour ce type de sécurité. C'est un geste à l'attention du Conseil, c'est une position de compromis et j'espère aujourd'hui une position aussi ambitieuse de la part du Conseil.

Saïd El Khadraoui, au nom du groupe S&D. – (NL) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, Monsieur le Commissaire, pour commencer, je souhaiterais remercier le rapporteur pour son excellent travail, d'aucuns diraient même son fantastique travail. Merci à vous donc et merci à tous ceux qui y ont contribué.

Permettez-moi simplement de vous rappeler que la question du financement n'est pas nouvelle. Ce dossier est en fait en chantier depuis le moment où nous avons adopté une réglementation européenne relative à l'application des mesures de sûreté à la suite des attaques du 11 septembre 2001. Dès le début, le Parlement européen a toujours souligné que le problème du financement était sérieux et que nous devions y trouver une solution européenne. Le Conseil y a cependant toujours fait obstruction. En guise de rappel à ce débat, nous devrions à nouveau appeler le Conseil à honorer les engagements qu'il nous a faits par le passé, notamment celui qui nous permettrait de rédiger une proposition séparée sur la question, et à s'engager à travailler avec nous dans la recherche d'une solution.

Nous devons, cela va de soi, garder à l'esprit quelques considérations. La première et la plus essentielle est la transparence. Actuellement, nous n'examinons pas précisément qui devrait payer la facture dans chaque État membre. En revanche, ce que nous voulons absolument faire, c'est organiser une consultation sur ce sujet, afin de parvenir à des accords puis de s'en tenir à ces accords. En d'autres termes, nous voulons que les revenus générés par les redevances de sûreté soient bel et bien réinvestis dans le financement de mesures de sûreté et non pas, par exemple, dans un parking. C'est essentiel et il doit être clair que nous serons intraitables sur ce point.

Deuxième considération importante, nous devons faire une distinction entre les mesures de sûreté que nous avons toutes convenues en commun au niveau européen et d'autres mesures supplémentaires prises individuellement par les États membres. En ce qui concerne la première considération, les règles de transparence sont claires et elles doivent être appliquées. En ce qui concerne la deuxième, nous devons insister sur le fait que la responsabilité financière relève des États membres et que ce sont eux qui doivent payer la note pour ces mesures de sûreté supplémentaires. La coordination des mesures de sûreté au niveau européen serait également un atout et si les États membres décident eux-mêmes d'introduire des scanners corporels ou que sais-je, ils devront en assumer les conséquences financières.

Gesine Meissner, au nom du groupe ALDE. – (DE) Madame la Présidente, je souhaiterais tout d'abord remercier le rapporteur, M. Leichtfried, également au nom de M^{me} Hennis-Plasschaert. Elle n'a pas pu être ici aujourd'hui. Elle a tout organisé avec vous et s'en est montrée entièrement satisfaite.

Nous pouvons également dire qu'un autre élément montre combien le rapport est bon, et c'est son adoption à la quasi-unanimité au sein de la Commission. C'est une question - comme la question avec demande de réponse orale l'a soulevé - qui concerne la protection des consommateurs et qui concerne également la sûreté aérienne. Nous souhaitons de la sécurité; cependant, nous voulons également que les consommateurs sachent combien ils paient pour cela. Il a déjà été noté que les systèmes des différents États membres sont très variés et, de manière générale, nous ne souhaitons pas changer cela non plus. Nous ne souhaitons rien imposer. En revanche, nous voulons de la transparence concernant la façon dont les coûts sont constitués et la proportion payée par le consommateur. Ces informations ne sont pas toujours fournies à l'heure actuelle. Nous voulons en fait savoir quelle proportion du prix du billet - pour le moment il s'agit uniquement d'une proportion des coûts de sûreté dans le prix du billet - est réellement pertinente pour la sûreté. Ensuite, nous souhaitons également avoir la garantie que ce qui est payé pour la sûreté est bel et bien utilisé pour la sûreté, et qu'aucun profit n'est fait là-dessus. Je pense que l'approche que nous avons développée sur ce point est totalement logique.

Il existe un point de conflit critique entre ce que le Parlement souhaiterait et ce que les États membres considèrent bon, et c'est la question de qui payera les mesures de sûreté supplémentaires allant au-delà de ce que nous souhaitons pour les passagers en Europe. Nous avons dit ici que ce sont en fait les États membres qui devraient le faire. C'est une question de sécurité nationale à laquelle les États nationaux doivent, eux aussi, prendre part. Bien entendu, les États ne veulent pas payer pour cela. Comme cela a déjà été noté, concernant la question de savoir si nous voulons ou non des scanners corporels, nous devons sans aucun doute examiner si nous voulons en avoir partout en Europe ou non, et qui, en fin de compte, en supportera les coûts. Nous devons, bien sûr, nous demander aussi s'ils apportent vraiment un surcroît de sécurité.

Les redevances de sûreté aérienne de ce type doivent être administrées en toute transparence.

(La Présidente retire la parole à l'oratrice)

Anna Rosbach, au nom du groupe EFD. – (DA) Madame la Présidente, il fut un temps où un aéroport était un endroit où l'on achetait un billet d'avion, enregistrait ses bagages, montrait son passeport et décollait ou atterrissait. Aujourd'hui, les aéroports s'apparentent davantage à de petites villes, offrant toutes sortes de services - mais avec des mesures de sûreté les faisant ressembler à Fort Knox, et les choses évoluent dans une seule direction: vers toujours plus de mesures de sûreté.

Certes, les avions s'écrasaient autrefois et, malheureusement, c'est encore le cas de nos jours. C'est pourquoi il est important que les mêmes règles soient appliquées aussi bien au sein de l'UE qu'en dehors. Dans ce contexte, l'UE est trop petite pour être une île coupée du reste du monde. C'est un domaine où nous pouvons constater qu'il est avantageux d'avoir les mêmes règles, les mêmes règles transparentes, pour les avions de tous les pays. Cela s'applique aussi aux redevances. Tout le monde - tant les passagers que les compagnies aériennes - doit savoir clairement ce qui est couvert par les redevances de sûreté aérienne. Personne ne doit être perdu dans le labyrinthe des redevances et taxes floues. Les passagers doivent savoir exactement ce que recouvrent les taxes et ils ne devraient pas avoir à payer de redevances nationales spéciales ou payer de suppléments pour les compagnies aériennes. Je soutiens totalement le rapport de la commission des transports et du tourisme...

(La Présidente retire la parole à l'oratrice)

Mathieu Grosch (PPE). – (DE) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, je souhaite tout d'abord remercier le rapporteur, ainsi que les autres groupes, pour leur travail. Nous avons eu une discussion intéressante au sein de la commission des transports et du tourisme. J'estime cependant que nous avons déjà

fait de nombreux compromis avec le Conseil, qui s'est montré très peu disposé à faire des compromis ici, tout comme par le passé. Car c'est lorsque nous commençons à parler de mise en œuvre que la discussion démarre. Ici, au Parlement, nous devrions également compter sur le soutien de la Commission pour l'idée d'appliquer les redevances à tous les aéroports. Nous ne devons pas réitérer ce que nous avons déjà fait dans d'autres domaines - que ce soit l'assistance en escale ou les redevances aéronautiques - à savoir autoriser des exceptions qui affectent de deux à cinq millions de passagers.

Le deuxième point, et il est encore plus important à mes yeux, est bien sûr la garantie de la transparence pour les passagers - qui paie combien et pour quoi - et cela relève assurément de la responsabilité des aéroports et des compagnies aériennes. C'est un point relativement important selon moi.

J'en arrive au troisième point, le paiement - un domaine toujours épineux, bien sûr. En ce qui concerne le financement, j'estime personnellement que la sécurité publique doit être financée par les fonds publics. Nous acceptons déjà un compromis en laissant certains éléments à la prétendue subsidiarité. C'est une astuce qui fonctionne toujours ici, en cette Assemblée ainsi qu'avec la Commission: si l'on ne parvient pas à une solution avec le Conseil, il suffit de dire que c'est une question de subsidiarité. Personnellement, je n'approuve pas vraiment cela, mais c'est comme ça. Je crois par conséquent que nous devrions au moins en rester à ce que nous avons dit ici, à savoir que les mesures spéciales, les mesures plus strictes, doivent bel et bien être payées par les deniers publics. Les redevances de sûreté et la sécurité en général ont considérablement augmenté ces dernières années. Ce dossier revêt donc également un aspect économique. Nous parlons actuellement d'environ 30 % des coûts. Si nous parlons de sécurité et qui en supporte les coûts, cela aura aussi un aspect économique demain. Ces trois points sont par conséquent cruciaux pour moi. J'espère qu'avec les demandes en cours au moins, nous obtiendrons un résultat positif de la part du Conseil et de la Commission.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) La législation déposée offre un cadre permettant de fixer des redevances de sûreté aérienne transparentes, non discriminatoires et qui autorisent le droit de recours. La sûreté des aéroports relève de la responsabilité des États membres.

Cependant, ce sont les passagers qui, en fin de compte, paient pour les mesures de sûreté par le prix de leur billet. C'est pourquoi ils ont le droit de savoir séparément quelle part du billet final est dévolue à la sécurité.

La directive relative aux redevances de sûreté aérienne et la directive relative aux redevances aéroportuaires devraient être harmonisées. Le Parlement a demandé à maintes reprises à ce que les redevances de sûreté aérienne spécifiées dans cette directive soient utilisées par les compagnies aériennes et les gestionnaires d'aéroports seulement pour l'application des mesures de sûreté aérienne. Le Parlement a également demandé plus de transparence et une corrélation des taxes et redevances de sûreté avec les objectifs poursuivis.

Les États membres peuvent également appliquer des mesures de sûreté plus strictes, dont le coût devra toutefois être entièrement supporté par les États membres. Néanmoins, ces mesures de sûreté ne doivent pas entraver le bon fonctionnement du trafic des voyageurs dans les aéroports. Malheureusement, nous rencontrons, en particulier ici à Bruxelles, d'interminables files d'attente que les passagers doivent subir pour pouvoir voyager.

Je souhaiterais également mentionner l'interdiction des liquides à bord. Cela signifie que divers articles peuvent être confisqués. À l'aéroport de Bruxelles par exemple, une procédure infiniment longue entraîne à la fois des redevances supplémentaires et des confiscations d'articles. Il est regrettable que cette procédure n'inclue pas l'option de récupérer l'article confisqué plus tard à l'adresse du destinataire.

Jaroslav Paška (EFD). – (SK) L'introduction des redevances de sûreté a entraîné un nouveau coût financier pour le marché de l'aviation que les opérateurs d'aéroports et les compagnies aériennes s'empresseront de répercuter habilement sur les passagers.

Il est donc juste de rechercher des mécanismes visant à protéger les passagers afin d'éviter que des montants fictifs dissimulés en redevances de sûreté ne soient ajoutés de manière non transparente, dans le but de générer des profits injustifiés pour des entrepreneurs rusés du secteur aérien. Le taux de ces redevances devrait uniquement correspondre aux coûts encourus de manière démontrable pour la sûreté des passagers.

Notre devoir, Monsieur le Commissaire, est par conséquent de définir des règles claires et transparentes - des règles qui supprimeront la situation anarchique actuelle qui règne dans ce secteur et éviteront que des opérateurs ne profitent à l'avenir de mesures obligatoires de protection des passagers pour faire des profits injustifiés.

Il est nécessaire de définir des règles et non pas d'instaurer davantage d'institutions et d'autorités qui infligeront aux passagers, aux exploitants de lignes aériennes ainsi qu'aux contribuables, toujours plus de coûts.

Monsieur le Commissaire, si nous voulons aider l'Europe à devenir compétitive, nous devons renoncer à établir de nouvelles autorités. Les autorités ne créent pas la valeur ajoutée qui peut relever le niveau de vie de nos concitoyens. Merci de votre attention.

La Présidente. – Nous avons eu un problème technique ici, cette intervention a donc duré un peu plus d'une minute. La minuterie fonctionne toutefois de nouveau et j'espère que tout devrait désormais se passer selon l'emploi du temps fixé.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, les effets du nuage de cendres volcaniques sur l'espace aérien européen qui, comme on le sait, a provoqué l'annulation de plusieurs milliers de vols, montrent parfaitement combien la sûreté aérienne est importante. Une polémique apparaît déjà au sujet de qui devra couvrir les coûts occasionnés par tout cela - qui devra payer pour la catastrophe naturelle, pour ainsi dire - et dans quelle mesure les restrictions sont justifiées. Alors que les ministres des transports se tourmentent à ce propos, nous devons décider quels coûts liés à la réglementation des mesures antiterroristes, qui devient de plus en plus restrictive, peuvent être répercutés sur les passagers. En fin de compte, les coûts d'une tâche devant être assumée par l'État, à savoir le maintien de la sécurité publique, ne peuvent tout simplement pas être répercutés sur les citoyens comme cela. Ce n'est qu'en obligeant les pays eux-mêmes à assumer la responsabilité financière pour les mesures de sûreté plus strictes qui sont recommandées que nous pourrions prévenir la possibilité d'une hausse importante du nombre de scanners corporels et autres mesures de sûreté relativement ridicules.

Alors que nous sommes toujours en pleine lutte au sujet de l'accord SWIFT, les États-Unis, au nom de la lutte contre le terrorisme, concluent avec la Commission européenne et diverses organisations aériennes des accords visant à échanger des données sur les passagers. Par ailleurs, le fait que le manque de contrôleurs aériens et l'accroissement de leur charge de travail pourraient entraîner des effets désastreux sur la sûreté aérienne a été relégué au second plan de la discussion. Depuis la libéralisation des années 1990 et la vision d'un espace aérien européen unifié, ce sont essentiellement les coûts et pas tant la sûreté, qui semblent avoir été au centre des préoccupations. Une chose est sûre, c'est que le nuage de cendres n'a fait que retarder la grève des pilotes qui a été annoncée. On peut donc envisager les choses avec ironie: espérons que nous ne passerons pas d'une situation aéronautique chaotique à une autre.

Christine De Veyrac (PPE). – Madame la Présidente, je voudrais moi aussi féliciter notre rapporteur Jörg Leichtfried pour son texte et son esprit de coopération dans ce dossier, et je soutiens notamment ses propositions sur le financement de la sûreté aérienne, puisque nous parlons ici de sûreté aérienne et non de sécurité aérienne.

Cela fait de nombreuses années que notre commission se bat pour faire accepter le principe que les mesures plus strictes en matière de sûreté doivent être à la charge des États membres, et je soutiens pleinement notre rapporteur sur ce point. En effet, la sûreté ne concerne pas que les voyageurs mais concerne tous les citoyens, et c'est la responsabilité des États de prendre des mesures pour lutter contre le terrorisme.

Il n'est donc pas justifié que ce soit les passagers aériens qui aient, seuls, la charge de financer les mesures de sûreté dans les aéroports et à bord des avions, et ce d'autant plus que, dans les modes de transport comme le ferroviaire et le maritime, les États financent, selon les cas, partiellement ou totalement les mesures de sûreté. Je pense donc que nous devons rester fermes face au Conseil et défendre jusqu'au bout l'amendement 32 du rapport adopté par notre commission «Transports».

Je voudrais aborder rapidement un autre point. Si je soutiens les avancées en matière de non-discrimination et de transparence qu'apportera le texte, je ne crois pas que le but de cette directive soit de mettre en place un système européen unique et identique des redevances de sûreté.

Tout en obligeant au respect des règles communes, il faut permettre aux États membres de conserver leur système actuel de prélèvement des redevances. Ainsi, dans les États comme l'Espagne, l'Italie ou la France, les redevances sont votées par le Parlement et, dans ce cas, ce doit être l'autorité de recours contre les lois qui doit faire office d'autorité de supervision indépendante. C'est l'objet de l'amendement 40 que, j'espère, vous serez nombreux à soutenir lorsque nous le voterons.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Madame la Présidente, malgré les évidentes difficultés qui sont apparues cette semaine, ainsi que l'absence actuelle d'un ciel européen unique et, plus important encore, d'une véritable

autorité de supervision unique pour contrôler et gérer ce ciel européen, nous évoluons petit à petit vers l'objectif que nous nous sommes fixé et ce texte devrait être un instrument de plus pour nous aider dans cette voie.

J'ai conscience de la ténacité du rapporteur, M. Leichtfried, que je félicite pour son rapport ainsi que pour son intérêt particulier pour les questions sociales et de transport aérien. Dans le cas présent toutefois, j'ai l'impression que nous sommes victimes d'un fort degré de naïveté et de maximalisme et qu'en cherchant la perfection, nous courons le risque de ne pas obtenir le meilleur résultat.

Si j'approuve entièrement la création d'un système commun, y compris d'une autorité indépendante de supervision dotée de la capacité d'établir des pouvoirs justes et transparents dans le domaine des redevances, en tenant compte des critères environnementaux et sociaux ainsi que de la protection des passagers, etc., j'estime toujours que certains aspects manquent, ce que je voudrais clarifier à l'attention de la Commission.

Je me réfère par exemple à ce que M^{me} De Veyrac vient de dire: je ne vois pas de reconnaissance claire du système selon lequel un parlement national vote des redevances par approbation parlementaire, dans la mesure où c'est l'autorité qui doit les appliquer. J'ai également du mal à voir - et je voudrais que la Commission apporte des précisions sur ce point - la viabilité de ce texte étant donné les différends avec le Conseil et, plus important, la cohérence, ou le manque de cohérence selon moi, entre ce texte et la directive générale sur les redevances aéroportuaires.

Étant donné l'ampleur de l'incertitude et du désaccord concernant qui va payer pour cette sûreté - ce que j'admets relever de la sécurité publique - je crois que nous devons indiquer clairement que, lorsque nous disons que l'État membre paie, c'est le public en général qui va payer. Lorsque nous parlons d'État membre, on dirait une personne abstraite, mais il n'en est rien: il s'agit de nous tous, les citoyens, ceux qui voyagent aussi. Je crains par conséquent que nous ne réalisons que peu progrès au bout du compte.

Je voudrais donc que la Commission donne son opinion sur la façon dont elle envisage l'avenir de ce texte.

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Il est vrai que le transport aérien est le mode de transport le plus sûr. Les incidents aériens aux répercussions mondiales, tels que celui qui a eu lieu il y a dix jours, ou le chaos créé par une éruption volcanique nous confrontent à la question de l'ensemble de la chaîne de sûreté et de sécurité du secteur aérien: les aéroports, les compagnies aériennes, les tours de contrôle, les appareils, l'équipage et les passagers. Il est indispensable d'avoir un lien particulièrement étroit entre tous ces maillons ainsi qu'une communication ouverte.

Les passagers préoccupés par leur propre voyage et confort ne peuvent comprendre la nécessité des mesures de sûreté, aussi strictes ou laxistes soient-elles, ni même les coûts engendrés, à moins qu'ils ne soient conscients de l'importance d'événements aussi dramatiques ou tragiques que ceux du 11 septembre 2001. Une menace terroriste, une erreur de pilotage, des défauts techniques, un malentendu entre le pilote et la tour de contrôle et des conditions atmosphériques imprévues sont autant de facteurs qui doivent être prédits et des mesures strictes doivent être prises afin d'appliquer les réglementations dans l'esprit et à la lettre.

Je soutiens l'adoption de mesures exceptionnelles dans les scénarios déjà mentionnés. Ces mesures doivent toutefois être transparentes. Les passagers ont le droit, et doivent, bénéficier d'un voyage sûr au même titre qu'ils ont le droit de connaître la vérité. La communication et la transparence sont hélas des caractéristiques du secteur de la sûreté aérienne qui requièrent une amélioration de toute urgence. C'est la mission des aéroports et des compagnies aériennes qui doivent devenir plus ouverts et plus transparents. En revanche, les passagers doivent bien comprendre que les mesures de sûreté appliquées dans les aéroports et à bord des avions, aussi strictes soient-elles, sont en fin de compte réalisées dans leur intérêt et dans leur intérêt seulement.

Thomas Ulmer (PPE). – (DE) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, Mesdames et Messieurs, je souhaiterais tout d'abord remercier M. Leichtfried pour son excellent rapport qui contient beaucoup de bonnes propositions durables.

En définitive, de quoi s'agit-il ici? Il s'agit de renforcer la transparence, la protection des consommateurs, la sécurité et la coordination ainsi que le contrôle de la qualité. Je déconseillerais toutefois de créer une nouvelle autorité chargée de traiter ces questions. Je vois d'un œil positif la subsidiarité dans le rapport et celle-ci devrait assurément être conservée. Il est également très important pour moi qu'il y ait une distinction claire entre les taxes et les redevances, et toutes les taxes gouvernementales - que ce soit empreintes digitales et photographies, mission de la police, lutte contre le terrorisme ou autre chose d'approchant - doivent être clairement financées par la taxation et non par le biais des frais aux usagers. Si les États ont un intérêt capital à prendre des mesures de sécurité qui dépassent cela, je pense que, dans ce domaine, ils devraient également

avoir le devoir d'en supporter les coûts. Tous ceux qui imposent des mesures de sécurité gouvernementales devront les payer. Je pense qu'il en va différemment dans le cas de la sécurité technique ou personnelle, qui peut très bien être répercutée sur le passager, tant que son but est clairement déclaré.

Il est utile de noter, cependant, que dans l'analyse d'impact que la Commission nous a soumise, nous parlons d'un montant de 0,1 % environ du prix total du billet pour ces mesures. Nous ne devrions donc pas commencer trop haut.

Je crois que nous proposons un compromis viable, y compris avec la République fédérale d'Allemagne, qui a d'importantes réserves ici dans le domaine de la subsidiarité. J'espère que le résultat final sera très proche de notre proposition.

Zuzana Roithová (PPE). – (CS) Bien que je soutienne entièrement cette proposition, car elle augmente considérablement la transparence des tarifs et le calcul des redevances de sûreté pour tous les usagers européens du transport aérien, je suis stupéfaite qu'il n'y ait pas davantage d'harmonisation dans ce domaine important. Je suis préoccupée par le fait que, en raison de la position dominante de certains aéroports, les passagers doivent payer des redevances de sûreté excessivement élevées sans conséquences directes sur le niveau, la vitesse ou la qualité des mesures de sûreté à l'enregistrement.

Dans son rapport d'évaluation pour les deux années qui suivront l'entrée en vigueur de cette directive, la Commission aurait dû se montrer plus courageuse et proposer une méthode unifiée et contraignante de calcul des redevances de sûreté sur l'ensemble du territoire de l'UE.

Je suis entièrement d'accord avec l'exigence de financement par l'État et non par les passagers des mesures plus strictes, telles que les scanners corporels, dans la mesure notamment où le débat sur leur nécessité et sur les risques sur la santé n'est pas clos. Enfin et surtout, l'interprétation des dispositions relatives à la facturation des coûts des mesures de sûreté mises en œuvre non pas par les aéroports mais par les compagnies aériennes directement m'inquiète, dans la mesure où ces coûts peuvent, au contraire, être facturés aux passagers et cela, à mon sens, signifie qu'il y a un risque potentiel d'abus sous forme de surfacturation.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – (EN) Madame la Présidente, M. Leichtfried a raison. Le coût des mesures supplémentaires devrait, au final, être couvert par les États membres. Après tout, les passagers et tous les citoyens paient déjà les États membres pour leur sécurité en général.

L'État ne peut se contenter de dire à ses citoyens: «vous en avez exactement pour votre argent». Ses obligations vont au-delà de cela, car l'État n'est pas un prestataire de services comme un autre, exclusivement motivé par la recherche du profit. Je vous rappelle cette simple vérité car, en dépit de ce principe, ce sont finalement les passagers, et non leurs États, qui paient la note du surcroît de sûreté aérienne, comme le rapporteur l'a très justement fait remarquer.

Par ailleurs, bien souvent, le surcroît de sûreté qu'obtiennent les passagers en payant des redevances supplémentaires n'est même pas fourni par l'État, mais par des sociétés privées sous-traitantes, souvent au mépris des passagers et de leurs droits sous couvert du secret qui recouvre les questions de sécurité en général. Cela doit cesser.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Madame la Présidente, étant donné que les redevances de sûreté aérienne au sein de l'UE ont été traitées de manières très diverses, il me semble important d'appliquer ici une mesure objective. Il serait très judicieux de prendre pour base de l'évaluation une combinaison du nombre de passagers et le poids maximal au décollage. Il est toutefois important qu'il y ait un lien clair entre les redevances de sûreté perçues et les services réellement fournis. Il est important de définir la sûreté aérienne même, et nous devons également savoir exactement ce que nous payons. La façon exacte dont les redevances de sûreté seront calculées doit être compréhensible. Les informations sur le montant des redevances, et sur ce en quoi elles consistent, doivent être fournies de manière ouverte. La transparence est impérative ici. Pour cela, nous avons cependant besoin d'autorités indépendantes afin d'être en mesure de corriger rapidement et efficacement toute distorsion de concurrence.

Andris Piebalgs, membre de la Commission. – (EN) Madame la Présidente, ce débat sur la sûreté aérienne est fascinant et montre que nous avons tous des expériences personnelles dans ce domaine.

Dans mon cas, j'ai perdu tout le fromage que je voulais apporter parce qu'il était *tartinable*! J'ai trouvé cela excessif, mais je crois néanmoins que nous avons apporté des améliorations à l'ensemble du système. La proposition de la Commission va un peu plus loin car qui dit sûreté, dit également redevances, et la première règle est la transparence. Le rapport et la proposition de la Commission se renforcent mutuellement.

Sur la question relative à qui doit percevoir les redevances, j'estime que la subsidiarité reste la meilleure option, après tout ce ne sont pas les États membres, mais les citoyens qui paient. La question est de savoir si ce doit être tous les contribuables ou simplement ceux qui voyagent.

Ce n'est pas une question à laquelle il est aisé de répondre, mais je considère que l'aspect de la subsidiarité de notre proposition correspond aux arrangements de sûreté aérienne actuels.

Le Parlement va plus loin en envisageant l'ensemble du secteur de la sûreté aérienne. Nous verrons où ce débat mènera. Je crois que la Commission a fait une proposition tout à fait correcte et je suis très heureux que le Parlement l'ait globalement acceptée et aille, comme toujours, un peu plus loin que la proposition de la Commission. Je crois que le moment et le champ d'application de la proposition sont justes.

Jörg Leichtfried, rapporteur. – (DE) Madame la Présidente, je suis un peu gêné par autant d'éloges, je serai donc bref. Je voudrais néanmoins saisir cette occasion pour remercier les rapporteurs et rapporteurs fictifs qui ont travaillé dur: M. Zasada, M^{me} Hennis-Plasschaert, M^{me} Lichtenberger et M. Kohlíček. Nous avons travaillé dur sur cette question pendant près d'un an. C'est ainsi que j'envisage la politique européenne, et non pas comme une tribune pour se chamailler et se donner en spectacle, comme certains collègues le font.

Deuxièmement, je voudrais m'adresser au Conseil et lui lancer un appel. La commission des transports et du tourisme est en fait une commission très aimable, une commission qui travaille et débat de manière professionnelle et dans cet esprit, nous avons beaucoup concédé au Conseil sur cette loi. Depuis le début, nous sommes tout à fait disposés à faire des compromis. Je recommanderais toutefois au Conseil de ne pas réveiller le chat qui dort. Si vous êtes disposé à faire des compromis, vous devez également pouvoir attendre des compromis de la part de vos adversaires ou partenaires.

Si le Conseil n'est pas du tout disposé à faire des concessions au Parlement européen, l'attitude de cette commission changera. Je ne suis pas seul à être de cet avis. J'ai déjà entendu certains collègues dire que si le Conseil n'est pas disposé à faire des concessions, nous discuterons les scanners corporels sous un angle tout à fait différent et peut-être ne serons-nous pas disposés à faire des concessions au Conseil. Cela n'est pas dans l'intérêt de la question dans son ensemble et doit absolument être évité. C'est pourquoi je supplie le Conseil et les États membres d'évoluer sur ce point. Nous avons maintenant le traité de Lisbonne. Le Conseil tout comme les États membres doivent continuer à évoluer sur ce point, sinon nous pourrions bien entendre à nouveau: *Come on, let's SWIFT again!*

La Présidente. – Le débat est clos.

Le vote aura lieu pendant la prochaine séance plénière à Bruxelles.

Déclarations écrites (article 149)

Nessa Childers (S&D), par écrit. – (EN) Il convient de féliciter M. Leichtfried pour avoir rédigé un rapport complet et concluant, traitant avec efficacité bien des questions laissées en suspens par le document de la Commission. Certaines questions restent toutefois sans réponse et ces points doivent être replacés dans un nouveau contexte à la suite de la fermeture prolongée de l'espace aérien européen. Le secteur aéronautique étant sur le point de perdre jusqu'à 1 milliard d'euros en conséquence du nuage de cendres volcaniques, l'UE doit agir avec rapidité et décision pour atténuer le coup financier porté au secteur de l'aviation. Même s'il convient d'applaudir le commissaire Almunia pour les commentaires favorables qu'il a tenus sur la crise aujourd'hui, nous autres, députés, avons également l'occasion, par ce rapport, d'aider une industrie qui vient d'être durement touchée pour la troisième fois au cours des dix dernières années. Cette Assemblée et nos collègues du Conseil européen et de la Commission devraient commencer à envisager un financement public pour couvrir les coûts de sûreté proposés, notamment dans le cas où un seuil faible de passagers n'est pas dépassé. Alors que ces mesures n'étaient pas populaires avant l'éruption la semaine dernière, nous en sommes arrivés à un point où toute occasion manquée d'apporter notre aide à l'industrie aéronautique pourrait se révéler fatale.

Debora Serracchiani (S&D), par écrit. – (IT) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, je voudrais remercier M. Leichtfried pour son excellent travail sur ce rapport sur les redevances de sûreté aérienne, qui prend en considération, entre autres aspects, un point important: la protection des consommateurs et les droits des passagers.

Il doit y avoir des règles claires et transparentes car, si les compagnies aériennes facturent aux passagers des coûts supplémentaires pour les mesures de sûreté, cette information doit être, selon moi, rendue disponible, pour que les passagers n'en soient pas de leur poche.

Je crois qu'il est juste que les organisations de protection des consommateurs prennent part aux consultations et prennent connaissance de la tarification des mesures de sûreté, qu'elles pourront ensuite vérifier par rapport au prix du billet. C'est la seule manière possible de garantir une plus grande transparence et davantage d'informations pour les passagers.

19. Orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (refonte) (débat)

La Présidente. – L'ordre du jour appelle le rapport de Brian Simpson, au nom de la commission des transports et du tourisme, sur la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (refonte) (COM(2009)0391 – C7-0111/2009 – 2009/0110(COD)) (A7-0030/2010).

En l'absence de M. Simpson, M. El Khadraoui s'exprimera en son nom.

Saïd El Khadraoui, rapporteur suppléant. – (EN) Madame la Présidente, le président de la commission des transports et du tourisme, M. Simpson, n'est pas en mesure d'être parmi nous aujourd'hui et m'a chargé de lire sa déclaration.

La refonte consacrée au développement des orientations relatives au réseau RTE-T vise à regrouper les nombreux amendements aux orientations adoptés au fil des ans et à intégrer ceux qui résultent de l'élargissement de l'UE à 27 États membres.

Replaçons le rapport dans son contexte: les orientations encadrent le développement du réseau transeuropéen de transport. L'objectif est de mettre ce réseau graduellement en place d'ici 2020 en intégrant les réseaux d'infrastructures de transport terrestre, maritime et aérien à travers l'Union.

Pour en revenir au rapport qui nous occupe, il constitue, stricto sensu, une codification du texte législatif. La Commission a cependant apporté certains changements mineurs à l'annexe et a dû de ce fait recourir à la procédure de refonte. Les changements à l'annexe visent à corriger des erreurs commises à l'origine lors de l'adhésion des dix nouveaux États membres en 2004. Ils n'impliquent aucune actualisation des cartes et aucune modification de fond.

Les deux changements apportés au rapport par le rapporteur entraînent des modifications mineures dans les considérants et certaines corrections techniques au niveau des cartes. Celles-ci sont conformes aux changements apportés par le Conseil et à la correction des orientations.

Suivant les conseils de la Commission, la décision a été prise, tant par le Conseil que par M. Simpson, en tant que rapporteur soutenu par la commission des transports, de n'apporter aucun changement de fond aux orientations. Le rapporteur est conscient que les Verts ont redéposé leurs propres amendements en vue d'actualiser le passage consacré à la liaison entre la ville de Munich et son aéroport. Il tient cependant à rappeler que les modifications apportées à ce rapport visent à corriger le texte, et non à l'actualiser.

L'objectif de cette refonte est de remettre de l'ordre avant la véritable révision des orientations début 2011. Il convient d'assurer la clarté des orientations en préparation des changements plus substantiels qui interviendront l'année prochaine. Nous attendons tous avec impatience la révision proprement dite des orientations et l'occasion de poursuivre le développement du réseau RTE-T. Pour y parvenir, nous devons cependant corriger la législation actuelle. C'est précisément ce que nous venons de faire.

Andris Piebalgs, membre de la Commission. – (EN) Madame la Présidente, je remercie du fond du cœur le rapporteur et son suppléant. Ce rapport est exactement ce que nous attendions. Je n'ai donc rien à ajouter à ce sujet, car j'estime qu'il décrit exactement ce qui est en jeu.

Je me concentrerai simplement sur cette révision, sur notre position à cet égard, car il est important de s'assurer que c'est bien là l'objet de la procédure. Sur la base du livre vert d'avril 2009, la Commission a lancé une consultation publique qui a recueilli plus de 300 réponses et a mis en place six groupes d'experts, qui contribuent à traduire les résultats de cette consultation en une nouvelle proposition de politique.

Très prochainement, une proposition, un document qui décrira la méthode de mise en place du nouveau réseau transeuropéen de transport, sera soumise au collège. Elle pourrait, selon nos prévisions, lui être présentée le 5 mai.

Cette méthode sera ensuite naturellement présentée à cette Assemblée et au Conseil. La Commission se lancera ensuite dans la préparation des propositions relatives au nouveau RTE-T et à son financement.

Nous nous attendons donc à pouvoir adopter cette méthode au sein du collège au premier trimestre 2011. Je remercie du fond du cœur le Parlement pour avoir compris la nécessité d'apporter des changements mineurs, et je m'attends à un débat très vaste et très intense entre nous dans les mois à venir sur les prochaines grandes lignes du réseau transeuropéen de transport.

Sergio Paolo Francesco Silvestris, *au nom du groupe PPE*. – (IT) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, Mesdames et Messieurs, je tiens à remercier les députés qui, à la suite des informations fournies par le rapporteur et les rapporteurs fictifs, ont permis de conclure rapidement la procédure parlementaire sur cette question. Ils se sont abstenus de déposer des amendements qui, bien qu'acceptables sur le fond, auraient entravé l'adoption de ce texte codificateur.

Nous sommes désormais en mesure de fournir à la Commission la base de la programmation du RTE-T de la prochaine décennie. En vue de réduire les délais, les rapporteurs ont convenu, lorsqu'ils se sont saisis de la question, de ne pas déposer d'amendements qui n'auraient pas fait l'objet d'un accord avec le Conseil. La commission des transports et du tourisme a approuvé les modifications techniques examinées par les services juridiques du Parlement et du Conseil, et ce dernier a affirmé qu'il pourrait s'en tenir à une première lecture si nous votions dans ce sens, ce qui est tout à fait acceptable.

Les quelques modifications apportées par la commission des transports et du tourisme sont conformes à cet objectif, et j'estime qu'elles sont pertinentes et utiles pour que nous puissions présenter un texte final cohérent et précis. Je soutiens donc les amendements proposés, même si j'estime que l'amendement déposé par le groupe Verts/Alliance libre européenne, qui a déjà été rejeté lors du vote en commission des transports et du tourisme, n'est pas pertinent à ce stade.

Si la teneur de l'amendement – la modification d'une carte relative à l'aéroport de Munich – est acceptable, nous aurons l'occasion de déposer à nouveau cet amendement lors de la révision du RTE-T. Celle-ci pourrait avoir lieu dès cet été, puisque les travaux de la Commission européenne progressent rapidement.

Silvia-Adriana Țicău, *au nom du groupe S&D*. – (RO) Ce document technique permet d'actualiser l'annexe I en y incluant les cartes de tous les États membres et de faire passer le délai cible à 2020. Le débat en profondeur sur la mise à jour de la liste de projets RTE-T est prévu pour la fin de l'année. Cette liste devrait inclure l'établissement de corridors maritimes en mer Noire et de liaisons routières avec la République de Moldavie et l'Ukraine, mais aussi l'extension des actuels projets prioritaires n° 6 et 17 de sorte que la liaison ferroviaire à grande vitesse puisse atteindre Bucarest et Constanța.

L'éruption du volcan islandais nous a fait prendre conscience de la faiblesse du système européen de transport. L'Union européenne aurait dû disposer d'un système efficace de réorientation des passagers vers d'autres types de transport. Il devient absolument crucial de mettre en place un réseau transeuropéen de transport, afin que les lignes ferroviaires à grande vitesse puissent desservir non seulement les capitales de tous les États membres, mais aussi d'autres grandes villes européennes. Un autre élément de plus en plus important est le développement des transports le long des voies navigables intérieures et des corridors maritimes européens.

Eva Lichtenberger, *au nom du groupe Verts/ALE*. – (DE) Madame la Présidente, les réseaux transeuropéens de transport nous occupent en cette séance plénière et devraient nous occuper plus encore. Nous sommes aujourd'hui face à une refonte, et certains, dont M. Silvestris, ont été surpris de voir les Verts déposer des amendements proposant des modifications à la liste des réseaux transeuropéens ou à ce qui est considéré comme en faisant partie.

Ils ne doivent pas oublier que nos propositions concernent un cas particulier, un cas où l'État membre lui-même a fait savoir que cette section des réseaux transeuropéens n'était en fait qu'une voie d'accès et qu'elle n'aura donc plus la moindre pertinence en ce qui nous concerne. Nous ne voulons plus construire cette fameuse voie aérienne – voilà que je parle comme M. Stoiber; c'est contagieux, et dangereux. Nous aurions pour ainsi dire construit une voie d'accès vers l'aéroport de Munich. C'est ce qui a motivé notre amendement.

De manière générale, je pense également, cependant, que nous devrions veiller à réviser les réseaux transeuropéens avec le plus grand soin et nous pencher sur un point particulièrement important à mes yeux.

Une étude a été réalisée aux Pays-Bas – je la transmettrai avec plaisir au commissaire lorsqu'il nous rejoindra – qui est selon moi tout à fait pertinente dans le cadre du débat à venir. Elle montre que les coûts d'un grand projet – et il s'agit souvent de grands projets – sont généralement sous-estimés en moyenne de 45 % et que leurs bénéfices sont toujours surestimés, car cela s'avère nécessaire pour pouvoir lancer le projet. Cela signifie que nous devons complètement repenser l'évaluation des coûts des projets transeuropéens, et je vous invite à le faire. Il est de notre responsabilité de fournir à nos concitoyens des informations claires et correctes.

Jaroslav Paška, *au nom du groupe EFD*. – (SK) La définition des réseaux transeuropéens de transport est une étape fondamentale en vue d'améliorer les liaisons de transport au bénéfice des zones résidentielles et industrielles à travers l'Europe.

Si au nord, à l'ouest et au sud de l'Europe, les voies ferrées et les routes s'achèvent à hauteur des ports maritimes, celles de l'est présentent un potentiel énorme: celui de se prolonger vers l'est à travers toute l'Asie, jusqu'aux côtes du Pacifique.

Les pays d'Asie tels que la Chine, le Japon et l'Inde connaissent une croissance économique non négligeable et deviennent des partenaires commerciaux de premier plan pour les entreprises européennes. Outre la construction d'un réseau intérieur européen de transport, il importe donc d'ouvrir également les voies de transport vers l'est.

La ligne ferroviaire à voie large en provenance de Vladivostok atteint les frontières de l'UE à Čierna nad Tisou. Un projet a vu le jour visant à la prolonger jusqu'à Vienne, la reliant au Danube, aux ports et, naturellement, au réseau européen.

À mon sens, des projets tels que celui-ci devraient également recevoir un soutien considérable à l'avenir. Je vous remercie.

Franz Obermayr (NI). – (DE) Madame la Présidente, je préfère effectivement le terme «non inscrit». Même si, à ce stade, nous nous ne parlons que d'une refonte des orientations, je tiens néanmoins à saisir l'occasion d'évoquer un projet particulièrement problématique pour l'Autriche. Le tunnel de base du Brenner fait partie de l'axe ferroviaire à grande vitesse reliant Berlin à Palerme et du programme du réseau transeuropéen de transport. Il devrait passer sous l'axe Innsbruck-Bolzano.

La situation actuelle est que l'UE a laissé l'Autriche, le Tyrol, le nord de l'Italie et le sud de l'Allemagne dans l'incertitude et que ce tunnel risque de devenir un gouffre à milliards. Les estimations originales de 2002, qui tablaient sur un coût de 4,5 milliards d'euros, sont depuis longtemps dépassées, et les experts prévoient des coûts de construction supérieurs, d'un montant de 16 milliards d'euros, dans la région. En outre, le financement n'a toujours pas été clarifié. En principe, le projet devrait être financé en partie par les États membres concernés et en partie par l'UE. Cette dernière refuse cependant de s'engager par une promesse juridiquement contraignante pour l'après-2013 et, de ce fait, laisse les pays susmentionnés dans l'incertitude.

Mais ce n'est pas tout. Pour garantir la pleine utilisation du tunnel, il convient bien sûr de construire également des voies d'accès adaptées. La zone d'attraction concernée s'étend de Munich au nord à Vérone au sud et, à cet égard, le financement est d'un flou absolu, y compris du côté italien. J'appelle donc à ce que, lors de leur lancement, les projets RTE ne fassent pas l'objet d'une planification insuffisante de la part d'une partie, laissant les États membres concernés payer la note. L'UE doit prendre en charge au moins 50 % des coûts, et la planification comme les promesses doivent intervenir en temps opportun.

Werner Kuhn (PPE). – (DE) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, Mesdames et Messieurs, ces orientations pour le développement des réseaux transeuropéens de transport semblent à première vue extrêmement techniques. Le rapporteur, M. Simpson, a cependant déjà souligné qu'elles sont naturellement essentielles pour le développement économique futur en Europe.

Les routes sont les artères de notre économie. Nous sommes tous d'accord sur ce point. Nous devons également reconnaître de temps à autre que l'Europe, en tant que place économique et commerciale, est en concurrence avec les grands centres économiques et financiers d'Amérique et d'Asie du Sud-Est. Nous devons donc développer nos systèmes de transport terrestre pour notre marché intérieur tout en associant, naturellement, la capacité d'exportation de l'Europe au développement des réseaux transeuropéens et en continuant à les renforcer plus encore.

L'objectif des artères de circulation est d'intégrer le trafic entrant et de le transformer en trafic sortant pour, au final, l'amener là où se trouvent les clients. L'important à cet égard est bien sûr que le développement de grands axes de circulation vise également à permettre un accès à la région concernée et remplit donc un rôle

de développement économique – il est essentiel de ne pas l'oublier. L'Europe est un continent possédant de nombreuses côtes maritimes et des ports de très grande capacité, qui doivent être reliés entre eux – sur ce plan, la mobilité est essentielle. Mais nous ne pouvons tout miser sur la ponctualité. Nous devons également travailler dans un souci de rentabilité, d'écologie et de durabilité environnementale. Cette approche sera particulièrement importante à l'avenir.

Une question absolument cruciale sera de savoir si nous pouvons transformer les liaisons nord-sud et est-ouest actuelles de nos systèmes ferroviaires, routiers et fluviaux en un véritable réseau, car nous devons reconnaître qu'il existe des goulots d'étranglement à surmonter. Certains éléments doivent bien sûr être pris en considération à cet égard. Ainsi, le plus long axe transeuropéen – qui relie Palerme à Berlin – devrait être élargi via Rostock en direction de la Scandinavie. Tels sont les éléments dont nous devons tenir compte à l'avenir.

(La Présidente retire la parole à l'orateur)

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Madame la Présidente, le texte qui nous occupe aujourd'hui actualise et consolide la procédure d'établissement des réseaux transeuropéens afin de nous préparer au lancement définitif des avant-dernière et dernière phases de la révision, dans une Europe de 27 membres aujourd'hui qui est plus riche et plus complexe d'un point de vue spatial et qui présente des besoins de mobilité nouveaux et innovants.

L'Agence exécutive du réseau transeuropéen de transport est aujourd'hui presque entièrement opérationnelle; nous disposons de presque tous les coordinateurs pour les corridors et nous espérons que, bientôt, nous disposerons de ceux qui font encore défaut, afin qu'ils puissent promouvoir les corridors dont nous avons besoin.

Nos voisins, surtout en Méditerranée, nourrissent également des espoirs considérables concernant ces réseaux et les leurs. Nous attendons avec impatience de recevoir la communication sur la méthode promise par la Commission, qui complétera la consultation et les débats, avant d'entamer les travaux sur l'un des exercices les plus passionnants qu'il nous sera donné de traiter en commission des transports et du tourisme.

Le réseau de mobilité et de cohésion devient une réalité. Pour la première fois, il reliera l'espace commun de l'UE-27 de manière intégrée et dynamique. Il identifiera les principales plates-formes de correspondance – ports, aéroports et plates-formes logistiques – en franchissant les frontières. Il inclura notamment – si vous me permettez de l'évoquer – un franchissement de la barrière historique que constituent les Pyrénées via un tunnel à bas niveau en son centre. Il définira donc un plan pour l'avenir de l'Europe du XXI^e siècle doté d'une telle force de conviction qu'il s'assurera un financement suffisant.

Tel est le défi que nous devons relever. Pour l'heure, cependant, nous nous contenterons d'objectifs plus modestes en approuvant ce premier exercice de polissage législatif, pour lequel je tiens à féliciter notre président, M. Simpson.

Michael Cramer (Verts/ALE). – (DE) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, le système Transrapid ne devrait pas être inclus dans ces orientations. Il ne s'intègre pas au paysage européen. Il ne réduit pas les différences actuelles entre les systèmes. Au contraire, il les renforce. Nous avons déboursé des milliards pour mettre au point un système uniforme, et des milliards sont ici dépensés au niveau national pour contrer cette démarche. Nous ne pouvons l'autoriser!

Si le Parlement européen s'est déjà prononcé contre le système Transrapid, ce dernier est soudainement réapparu en 1996 sous la forme d'un projet entre Berlin et Hambourg. Il a ensuite soudainement disparu une deuxième fois, sans que personne ne sache pourquoi. En 2004, la liaison Transrapid entre l'aéroport de Munich et la gare centrale de cette ville est apparue de manière tout aussi soudaine. Cette initiative a été interrompue en Allemagne, avec le soutien du gouvernement régional de Bavière. L'abandon du projet faisait l'unanimité – plus personne n'en voulait. C'est pourquoi il ne doit plus figurer dans ces orientations.

Après avoir quitté son poste, l'ancien ministre-président de Bavière, Edmund Stoiber, a été désigné pour mener une campagne sur la réduction de la bureaucratie en Europe. C'est sa responsabilité. C'est à lui également qu'il revient aujourd'hui de décider que ce système Transrapid ne relève pas de ces orientations. Nous devrions tous en prendre conscience. Nous devons nous débarrasser de ce système Transrapid. C'était un beau modèle d'un point de vue scientifique, mais il n'a pas sa place en Europe. Il n'a rien à faire ici et, de ce fait, n'a pas sa place dans ces orientations.

Jörg Leichtfried (S&D). – (DE) Madame la Présidente, je tiens à saisir cette occasion pour féliciter le rapporteur, M. Simpson, et, dans le même temps, pour exprimer mon regret qu'il ne puisse être parmi nous aujourd'hui. Nous nous en sortons, cependant. Je tiens tout particulièrement à le féliciter pour avoir choisi comme approche de laisser fondamentalement les choses en l'état dans ces orientations, car il est un principe extrêmement important: celui de la fiabilité et de la mesurabilité de la part du législateur européen. Cette condition est clairement remplie avec ce rapport.

Je tiens ensuite à souligner que nous avons également besoin d'une proposition pour l'avenir, lorsque nous pourrions décider à nouveau de ce qui fait réellement partie du système RTE et de ce qui en est exclu. Nous pourrions mener le débat de la manière dont il est, dans une certaine mesure, déjà mené. Certains défendent avec éloquence la liaison d'une certaine botte avec une île, tandis que d'autres affirment que ce projet ne doit absolument pas être inclus. Ce n'est cependant pas la bonne manière d'aborder la question. Nous devons nous interroger sur ce qui apporte une valeur ajoutée à l'Union européenne et à ses contribuables. Par ailleurs, un soutien devrait clairement être apporté aux endroits où les États membres se montrent déjà actifs, où des projets sont déjà mis en œuvre, parce qu'alors, la situation évoluera concrètement et nous ne nous trouverons pas dans une situation où les plans RTE sont adoptés mais jamais appliqués. Les citoyens et les passagers européens bénéficieront d'une telle approche, tout comme les États membres qui s'engagent au final à déplacer leur trafic du réseau routier vers le réseau ferré.

Andreas Mölzer (NI). – (DE) Madame la Présidente, à la suite de la chute du rideau de fer et de l'intégration de l'Europe centrale, le corridor Baltique-Adriatique retrouve aujourd'hui, comme nous le savons, l'importance qui était la sienne avant l'effondrement de la monarchie danubienne. Naturellement, l'UE en a déjà confirmé l'importance en accordant un statut prioritaire à sa section nord, entre Gdansk et la République tchèque. Il serait cependant tout aussi important d'accorder le même niveau de priorité au développement de sa section sud, qui atteint l'Italie via le réseau ferré du sud de l'Autriche.

Au niveau de ce réseau, qui supporte la moitié du trafic total de fret et de passagers, nous devons corriger en particulier une grave situation d'encombrement. Seul le tunnel de Koralm permettra d'éliminer définitivement l'obstacle que représente ce goulot d'étranglement.

Comme nous le savons tous, les riverains des routes de transit paient un lourd tribut – qui ne fait qu'augmenter – à l'augmentation du trafic. Seule la réalisation intégrale de ce corridor sud permettra une transition du trafic routier au trafic ferroviaire telle qu'aucune autre mesure en matière d'infrastructure ne pourra la mener en Autriche.

Elena Băsescu (PPE). – (RO) À l'heure où tout le trafic aérien à travers l'Europe est sérieusement perturbé par l'éruption volcanique en Islande, la nécessité de mettre en place des réseaux paneuropéens de transport s'impose plus que jamais.

L'Union européenne devrait accorder un soutien particulier au développement des infrastructures de transport et à leur interconnexion avec les principales voies européennes de transport dans les pays qui ont rejoint l'UE ces dernières années. La Roumanie est traversée par trois corridors paneuropéens – les corridors 4, 7 et 9 –, tous étroitement liés au port de Constanța, sur la mer Noire. Je pense qu'il faut accorder une attention toute particulière au corridor 7.

Le Danube fait partie de la principale voie navigable de transport transeuropéenne, l'axe Rhin-Main-Danube, qui relie la mer du Nord à la mer Noire via les ports de Rotterdam et de Constanța. Il pourrait servir à l'Europe de véritable colonne vertébrale en matière de transport. Une coopération doit cependant être instaurée pour mettre en valeur ces corridors de transport dans les meilleurs délais.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Madame la Présidente, les réseaux transeuropéens sont effectivement utilisés pour le trafic régulier en Europe. L'on pourrait même dire que la circulation est la véritable colonne vertébrale de tout le marché intérieur européen, qui est, naturellement, l'une de nos principales priorités en Europe. Nous devons donc absolument garantir que tous les corridors soient effectivement développés et déterminer où se situent les besoins de financement et où l'UE devrait concentrer ses efforts.

Il va de soi qu'il existera toujours des intérêts nationaux. Nous avons encore pu le constater aujourd'hui: certains ont évoqué le Danube, d'autres se sont focalisés sur l'Europe méridionale et d'autres encore sur le tunnel de base du Brenner. Ces corridors de circulation se retrouvent à travers toute l'Europe. L'objectif est d'assurer globalement leur continuité sur le continent de sorte que les marchandises, mais aussi les voyageurs, puissent faire le déplacement entre un point A et un point B. Telle est la mission qui nous incombe. Comme je l'ai indiqué précédemment, il est naturel que nous nous préoccupions individuellement de nos propres

exigences régionales. Nous devons veiller à éviter les goulots d'étranglement et, surtout, à disposer d'un réseau véritablement opérationnel pour tous les types de transport. C'est là le nœud du problème, et c'est ce dont nous débattons.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Madame la Présidente, durant ce débat, le tunnel de base du Brenner et la nouvelle route ferroviaire de Munich à Vérone ont notamment été évoqués. Quelque 50 millions de tonnes de marchandises sont actuellement transportées par route par cette voie. Ce tunnel s'impose donc de toute urgence. D'aucuns ont cependant affirmé aujourd'hui, en cette Assemblée, que le financement du projet était difficile des deux côtés du Brenner – tant en Autriche qu'en Italie. Le financement du côté italien ne poserait pas le moindre problème si l'on réallouait les revenus issus des péages routiers, de l'autoroute du Brenner, au financement de la route ferroviaire. Pour ce faire, il conviendrait cependant de ne pas soumettre à appel d'offres la concession relative à l'autoroute du Brenner – comme cela est envisagé sous la pression de l'Europe – mais de donner à l'État italien la possibilité de la prolonger pour au moins 50 années supplémentaires, au lieu de la céder à des candidats privés. Sans cela, il n'y aura pas de financement croisé, ce qui rendrait extrêmement improbable la réalisation de cette route RTE du côté italien.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Madame la Présidente, le Parlement s'apprête à adopter cette refonte relative aux réseaux transeuropéens. Je voudrais que la Commission m'indique le plus précisément possible quand nous pourrions avoir accès à la communication sur la méthode.

Vous n'êtes pas sans savoir, Monsieur le Commissaire, qu'il s'agit là d'une priorité de la présidence espagnole et que celle-ci en est déjà à mi-mandat. Je voudrais donc savoir le plus précisément possible quand nous pourrions consulter ce texte, dans la mesure où le Parlement s'apprête à adopter la refonte dès maintenant et sera donc prêt à examiner ce nouveau texte.

Andris Piebalgs, membre de la Commission. – (EN) Madame la Présidente, je tiens à remercier une nouvelle fois la commission des transports et du tourisme pour son soutien à cette refonte technique, et j'espère que le vote en plénière confirmera cette approche.

Le débat d'aujourd'hui revêtait une dimension plus vaste et aidera à proposer une méthode. M. Kallas, vice-président de la Commission, transmettra la proposition au collège le 5 mai. La procédure a pris un certain temps, car cette nouvelle Commission n'est pas en place depuis bien longtemps et car le nouveau collège a besoin d'un certain temps pour préparer des propositions.

Je retire de ce débat le soutien considérable de cette Assemblée à la politique en faveur du réseau transeuropéen. J'estime que, en matière de transports comme d'énergie ou de télécommunications, il est très difficile de parler d'Europe sans une bonne interconnexion des infrastructures. Je pense que ce débat nous aidera à définir notre proposition de méthode, ce qui signifie concrètement que, si tout va bien, la commission des transports aura la possibilité de s'exprimer à ce sujet en mai.

Saïd El Khadraoui, rapporteur suppléant. – (EN) Madame la Présidente, je tiens simplement à remercier les collègues qui ont contribué au débat d'aujourd'hui, et je répète que notre objectif est de corriger les erreurs du passé et non d'apporter des modifications de fond.

Ces modifications interviendront ultérieurement, lors de la révision des orientations proprement dites. Nous attendons naturellement ce débat avec impatience. Pour cette raison, le rapporteur, M. Simpson, et moi-même, en tant que coordinateur de mon groupe, invitons mon propre groupe politique à voter contre l'amendement déposé par les Verts. Nous espérons que les autres groupes politiques nous soutiendront sur ce point.

La Présidente. – Le débat est clos.

Le vote aura lieu lors de la prochaine séance plénière à Bruxelles.

20. Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 (débat)

La Présidente. – L'ordre du jour appelle le rapport de Peter van Dalen, au nom de la commission des transports et du tourisme, sur les objectifs stratégiques et les recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 (COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)) (A7-0114/2010).

Peter van Dalen, *rapporteur*. – (NL) Madame la Présidente, l'on pourrait parler longtemps de la politique du transport maritime de l'UE. J'éviterai d'en arriver là et me concentrerai sur quelques points essentiels et quelques thèmes fondamentaux.

Le premier point essentiel est l'importance du secteur. Quatre-vingts pour-cent des échanges mondiaux ont lieu par mer, et la flotte européenne représente 41 % de ce marché mondial. Sur le marché européen, 40 % de toutes les marchandises sont transportées par des navires de haute mer. Le transport maritime est donc un secteur économique de premier plan soumis à la concurrence sur le marché mondial. Une fois que l'on a compris cela, le deuxième point essentiel s'impose automatiquement. Il s'agit de la concurrence.

Nous savons que de nombreux États à travers le monde soutiennent leur flotte maritime par une multitude de moyens. Si nous devons les autoriser en Europe, il ne faudrait pas plus de quelques années pour que l'ensemble de nos navires optent pour le pavillon de pays tels que Hong Kong ou Singapour. Un tel mouvement non seulement nuirait à la flotte, mais porterait aussi, et surtout, un coup terrible à l'ensemble de nos pôles d'activité maritimes. L'emploi à terre au niveau des banques, des chantiers navals, des compagnies d'assurance, des sociétés de logistique, des institutions de formation et d'enseignement et des entreprises travaillant activement sur les innovations et les améliorations de la performance environnementale des navires subirait un choc fatal si notre flotte devait nous quitter.

En raison de ces deux points essentiels, mon rapport appelle les États membres à continuer de soutenir leurs pavillons. Nous parlons ici d'avantages fiscaux, tels que la taxation des navires au tonnage et les avantages fiscaux pour les gens de la mer et les armateurs. Ce sont les seuls moyens qui nous permettront de garantir que le secteur et les pôles d'activité maritimes puissent subsister durablement en Europe.

J'ai à cet égard une question à poser au commissaire: quand la Commission européenne édictera-t-elle des règles concernant les aides d'État aux ports? Une proposition en la matière est prévue pour l'automne, mais je ne sais pas de quelle année. L'important à mes yeux est que les aides d'État soient accordées de manière transparente et que la responsabilité soit satisfaisante. Sur ce plan, nous ne devrions pas nous jeter à corps perdu dans un soutien aux terminaux mobiles ou aux ports géographiquement très proches des pays tiers. Dans les deux cas, cela s'apparenterait à de l'acharnement thérapeutique.

À cet égard, j'ai une remarque à formuler concernant le paragraphe 5 du projet de résolution, qui parle de «pavillons de complaisance». L'expression est impropre à mes yeux; je lui aurais préféré un qualificatif tel que «navires sous-normes». Après tout, ce que nous voulons éviter, ce sont les pavillons et les navires qui contournent les exigences minimales en matière sociale et de sécurité. Nous parlons de qualité du pavillon et, incontestablement, ce que nous appelons en néerlandais les «*goedkope vlaggen*» [«pavillons bon marché»] ne sont pas automatiquement synonymes de «pavillons de complaisance».

Je tiens pour finir à évoquer un autre point essentiel: la nécessité de rendre le secteur maritime attrayant pour les jeunes. La population européenne vieillit de plus en plus et nous devons donc en faire beaucoup plus pour nos jeunes. Il n'est jamais trop tôt pour commencer à les informer sur le secteur et le transport maritimes. J'ai été ravi d'apprendre que des armateurs visitent même des écoles primaires pour sensibiliser les jeunes au travail en mer.

C'étaient là quelques-uns des points essentiels que je tenais à évoquer à ce stade. Je serai ravi de répondre aux commentaires éventuels de la part de mes collègues et du commissaire lorsque je conclurai le débat.

PRÉSIDENCE DE M. LIBOR ROUČEK

Vice-président

Andris Piebalgs, *membre de la Commission*. – (EN) Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à remercier le rapporteur pour son travail remarquable sur cette question d'une grande importance politique.

La stratégie du transport maritime pour 2018 a été largement utilisée au moment de préparer la stratégie Europe 2020 de la Commission, et le processus de rédaction d'un nouveau livre blanc sur les transports suit son cours. Nous pouvons constater que cette stratégie de transport est au cœur d'évolutions stratégiques majeures en Europe.

Le transport maritime est l'un des atouts de l'Europe et, s'il est tout simplement naturel que nous capitalisons sur ce que nous avons construit par le passé, il importe également de regarder vers l'avenir. Notre principal objectif est de garantir et d'accroître encore la durabilité et la performance à long terme du transport maritime européen. Cela passe par des services de transport maritime efficaces, sûrs, sans risque et écologiques. Le

transport maritime fournit des emplois de qualité et alimente la recherche et l'innovation industrielle en Europe.

Nous nourrissons également des objectifs ambitieux en matière d'environnement, et la Commission a toujours souligné la nécessité d'imaginer des solutions mondiales, notamment sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'essentiel du travail sur la stratégie a été mené avant la crise économique. Face au ralentissement économique, cette stratégie reste valide. Dans ce contexte, il convient de mettre l'accent sur le maintien et l'amélioration de l'ordre international. Nous sommes confrontés à des menaces telles que le protectionnisme, la concurrence déloyale, le transport par navires sous-normes ou la piraterie. Nous devons trouver de meilleures réponses à ces questions en privilégiant le dialogue avec nos principaux partenaires commerciaux.

Je salue les conclusions de la commission des transports et du tourisme ainsi que le rapport présenté, et je peux vous assurer que nombre des questions soulevées sont déjà abordées par la Commission dans le cadre de diverses activités de mise en œuvre de la stratégie. C'est le cas de la proposition relative aux formalités déclaratives applicables aux navires, qui constitue un élément important d'un espace commun de transport maritime libre de toute barrière.

Les services de la Commission se sont en outre déjà penchés sur un agenda social pour le transport maritime et sur l'initiative «e-maritime» de l'UE, qui devraient tous deux être présentés par la Commission en 2011.

Je voudrais également répondre à la question relative aux orientations sur les aides d'État pour le transport maritime en 2010. D'une part, les orientations de 2004 n'«expireront» pas en 2011, même si la Commission indiquait qu'elles «seront réexaminées dans un délai de sept ans». D'autre part, la crise actuelle et ses graves répercussions sur le transport maritime appellent une extrême prudence.

Pour ce qui est des mesures spécifiques, nous préparons actuellement une feuille de route détaillée sur la mise en œuvre de cette stratégie, que nous comptons publier cet été.

Georgios Koumoutsakos, *au nom du groupe PPE.* – (EL) Monsieur le Président, la déclaration du commissaire suscite de ma part une réaction extrêmement positive. Je l'ai écoutée avec grand intérêt, car le transport maritime est effectivement un secteur extrêmement important – je dirais même vital – pour l'économie européenne.

L'Union européenne a toutes les raisons de préserver le rôle dominant qu'elle joue dans ce secteur économique et de maintenir un niveau élevé de transport maritime. Tel est le défi: préserver notre rôle de leader sur le marché mondial du transport maritime. C'est pourquoi nous avons besoin d'une stratégie efficace et coordonnée en la matière.

Le rapport dont nous débattons aujourd'hui, qui a été adopté à une écrasante majorité par la commission compétente, est un rapport détaillé qui va dans la bonne direction, et j'estime que, même dans son état actuel, sans modifications ni amendements, il répond pleinement à la nécessité d'évoluer le long d'une certaine ligne prédéfinie dans la direction que j'évoquais plus tôt.

Certes, le transport maritime européen doit aujourd'hui relever des défis considérables et un défi exogène. Le premier défi est la nécessité d'accroître la concurrence. Il est un fait que la libre concurrence est le moteur du transport maritime. Souvent, des aides d'État s'imposent cependant, car nous sommes fréquemment confrontés à de la concurrence déloyale en provenance de pays tiers.

La conclusion est donc la suivante: les aides d'État doivent être maintenues, car elles ont contribué à maintenir la compétitivité du transport maritime européen et de l'économie des États membres. Le deuxième défi auquel nous devons faire face est la nécessité de renforcer et d'améliorer la formation professionnelle des ressources humaines dans le secteur du transport maritime, car on constate une réduction spectaculaire du nombre de jeunes intégrant la profession et une pénurie de personnel qualifié chez les gens de la mer.

Nous avons donc besoin d'une politique dynamique. Nous devons absolument nous pencher sur des ceux secteurs, et j'estime que le rapport va dans la bonne direction.

Knut Fleckenstein, *au nom du groupe S&D.* – (DE) Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, Mesdames et Messieurs, tout d'abord, nous sommes absolument ravis de savoir que nous disposerons à l'avenir d'une stratégie maritime à l'échelle de l'Union, même si nous devrons attendre un peu plus longtemps pour le vote. Nous supposons que ce rapport sera intégré au rapport sur l'avenir des transports, puis au livre blanc.

Avec la stratégie européenne de transport maritime pour 2018, nous créons le cadre qui permettra de rendre l'économie maritime européenne plus compétitive sur la scène internationale. À ce titre, nous avons décidé, d'une part, que nous voulons voir ce cadre reposer sur des normes écologiques et, d'autre part, que nous voulons des normes sociales pertinentes à l'échelle mondiale pour un transport maritime de qualité.

J'évoquerai brièvement trois points. Premièrement, le transport maritime est un secteur écologique. L'un de nos objectifs était donc de voir également à l'avenir ce segment de l'économie contribuer à la lutte contre le changement climatique. Je soutiens totalement l'idée de créer des incitants tels que les ports écologiques, même si nous ne prenons aucune décision aujourd'hui mais confions plutôt à la Commission et au Conseil le soin de définir ce qui est possible à cet égard.

J'estime qu'il est tout aussi important de préserver la compétitivité internationale – y compris par rapport à d'autres modes de transport. Il est donc également utile que la Commission entreprenne à nouveau, sur la base de notre proposition, une évaluation d'impact concernant les zones de contrôle des émissions de soufre en mer du Nord et en mer Baltique car, si nous voulons des exigences plus strictes qu'ailleurs dans ce domaine, nous devons tenir compte de la concurrence internationale et garantir que, dans la mesure du possible, nous n'encourageons pas le retour au transport des conteneurs par route, ce qui serait contreproductif.

Permettez-moi d'évoquer un dernier point que j'estime particulièrement important, à savoir l'inclusion des principaux ports européens dans la planification des réseaux RTE. Si cette question est si essentielle à nos yeux, c'est parce que les ports représentent des intersections importantes dans les chaînes de transport et parce qu'ils ne peuvent jouer efficacement leur rôle que si l'intermodalité est facilitée et renforcée.

Je pourrais mentionner toute une série d'autres points. M. van Dalen, je vous félicite pour cet excellent rapport. Nous y avons tous un peu contribué, et j'espère que vous comprendrez que nous ne voulons pas le gâcher en acceptant vos amendements.

Jean-Paul Basset, *au nom du groupe Verts/ALE*. – Monsieur le Président, le groupe des Verts européens soutient sans réserve le rapport et les recommandations de M. van Dalen. Celui-ci nous présente un texte équilibré qui est le fruit de l'étroite collaboration qu'il a su établir avec les autres groupes politiques.

Nous soutenons ce rapport parce qu'il situe bien les enjeux de la politique maritime de l'Union européenne, à savoir une forte augmentation du trafic maritime, aussi bien international qu'intracommunautaire, sans que l'environnement ou les questions sociales soient sacrifiés. Ce texte s'inscrit dans la logique que nous souhaitons voir appliquer dans tous les domaines: celle d'une politique de développement durable. Il ouvre des pistes positives pour que le transport maritime d'ici 2018 puisse se développer dans de meilleures conditions.

Nous retenons particulièrement la lutte contre les abus des pavillons de complaisance ou les navires hors normes. Nous retenons également la protection contre la piraterie. Nous retenons une politique conçue à l'échelle d'une mer unique européenne, l'importance accordée à la connexion multimodale des ports européens à leur hinterland. Nous retenons le soutien à la simplification des règles administratives pour l'entrée et la sortie des ports européens. Nous retenons la promotion faite des professions maritimes et leur formation continue. Nous retenons enfin la priorité donnée aux questions environnementales.

Au total, tout ce qui va, selon nous, dans le sens d'une promotion du secteur maritime des transports concurrentiels par rapport à la route et à l'aérien trouvera toujours notre soutien. Le rapport de M. van Dalen prend la bonne mesure du défi environnemental planétaire auquel le transport maritime est une des réponses. C'est en particulier un outil privilégié contre le réchauffement climatique.

Nous regrettons seulement que l'amendement que nous avons présenté dans le but d'intégrer le secteur des transports maritimes dans le système des échanges de quotas d'émissions de gaz carbonique n'ait pas été intégré par le rapporteur ni retenu par la Commission. De notre point de vue, aucun secteur économique ne doit échapper à la règle commune et, comme le secteur aérien, comme le secteur routier, les transports maritimes, même s'ils sont responsables de peu d'émissions de gaz, doivent participer à l'effort de réduction. Nous représenterons donc notre amendement devant l'ensemble du Parlement.

Jacky Hénin, *au nom du groupe GUE/NGL*. – Monsieur le Président, chers collègues, c'est un euphémisme de dire que l'Union a besoin d'une véritable stratégie de développement du transport maritime car il s'agit d'un enjeu majeur pour l'avenir de notre Union, en termes d'indépendance alimentaire, économique et politique, ainsi que de protection environnementale.

Pour être efficace, cette stratégie doit être globale et concerner la construction et la réparation navales, les ports, l'emploi et la formation des personnels, ainsi que la sécurité. Le rejet de la directive de libéralisation des activités portuaires par notre Parlement en 2006 constitue à mon sens l'élément fondateur de toute stratégie européenne de transport maritime.

Notre Parlement invite la Commission à poursuivre sa lutte contre l'abus des pavillons de complaisance. C'est bien, mais encore faudrait-il que cette lutte ait réellement commencé. Et puis, sur le fond, ce ne sont pas les abus des pavillons de complaisance qu'il faut combattre, mais l'existence même de cette pratique. Autrement, toutes nos belles intentions sur la sécurité, sur le développement d'emplois, resteront lettre morte.

Il est positif de conditionner les aides d'État au secteur à l'obligation de satisfaire à des critères sociaux et environnementaux de qualité, à la promotion de l'emploi et de la formation de marins issus des États membres de l'Union car les seules véritables distorsions de concurrence ne proviennent pas des aides d'État, mais bien du dumping social, salarial, environnemental.

La meilleure garantie de sécurité dans les transports maritimes réside dans des équipages bien payés, bien formés, bénéficiant d'une bonne couverture sociale et de bonnes conditions de travail.

Je note avec satisfaction que l'on parle enfin de formation des marins tout au long de la vie, de renforcement des qualifications professionnelles et des compétences. Reste à faire reconnaître cela comme un droit pour tous les travailleurs de la mer et à le faire financer par le patronat.

J'appuie aussi les exigences portées sur la construction navale et la qualité de l'acier. Le texte qui nous est soumis contient, certes, un certain nombre d'avancées, mais encore beaucoup de contradictions. Il reste enfermé dans le carcan du dogme de la concurrence libre et non faussée. Il porte encore trop l'empreinte des pressions du lobby des chargeurs et des pires utopies ultralibérales.

À titre d'exemple, comment soutenir l'emploi de marins européens et demander des études pour déterminer dans quelle mesure les nouvelles technologies pourraient remplacer les travailleurs de la mer?

Comment défendre le recul des dumpings, tout en sollicitant les libertés de circulation de salariés qui n'ont même pas des droits identiques dans l'Union? Comment mettre en avant la sécurité quand l'autodéclaration prévaut et que certains, par l'odeur du gain alléchés, n'hésitent pas à transporter, sans les déclarer, des produits pouvant se révéler particulièrement dangereux pour les hommes et la nature?

Il nous reste encore beaucoup de travail, mais nous le ferons ensemble parce qu'il est indispensable qu'une bonne politique maritime de haut niveau passe aussi et surtout par le respect de ces femmes et de ces hommes durs au mal, qui souvent risquent leur vie pour répondre aux besoins des autres.

Anna Rosbach, *au nom du groupe EFD*. – (DA) Monsieur le Président, il s'agit d'un document de stratégie ambitieux. J'ai cependant quelques remarques à formuler.

Davantage de fret sur les grands fleuves européens – très bien, mais quid du fait que, ces dernières années, les niveaux d'eau ont souvent été trop bas pour permettre la navigation de chalands remplis au maximum? Si ces chalands ne naviguent qu'à moitié pleins, les frais de transport sont trop élevés.

Des contrôles basés sur les risques – comment pouvons-nous alors savoir qu'une péniche à charbon ne verse pas dans le trafic d'être humains? À eux seuls, les contrôles basés sur les risques ne suffisent pas. Il est naïf d'espérer que toutes les nations maritimes du monde se plieront aux normes environnementales élevées de l'UE. Au contraire, nombre de vieux navires de pays tiers trouveront un avantage financier à cette situation.

La piraterie – pourquoi ce problème n'est-il mentionné que dans le contexte africain? Le problème est bien plus important dans les eaux indonésiennes. Il affecte également les sociétés européennes de transport maritime.

La décharge obligatoire – la décharge obligatoire devrait être une obligation légale dans toutes les eaux côtières ouvertes à la navigation, afin d'éviter les catastrophes écologiques.

Je trouve par ailleurs regrettable que nous ayons fermé tant de petits ports. Nous devrions investir dans le renforcement du transport maritime côtier, et non dans son affaiblissement.

Une dernière chose: nous entendons souvent à quel point les chantiers navals sont importants pour l'UE. Où est pourtant le débat sur le déchirage responsable et écologique des navires? Voulons-nous continuer à envoyer les navires dont nous ne voulons plus sur les plages indiennes pour un déchirage irresponsable?

Marian-Jean Marinescu (PPE). – (RO) Les affaires maritimes de l'UE ne peuvent être considérées séparément des affaires maritimes internationales. L'Europe est un acteur de premier plan sur le marché du transport maritime, notamment en matière de transport des passagers et des conteneurs. La position de l'Union européenne sur le marché mondial dans ce secteur doit être renforcée.

Améliorer la qualité de la formation des marins, ainsi que leurs conditions de vie et de travail, tant à bord que dans les ports et en rade, peut largement y contribuer. Tout le secteur maritime européen fait face à une pénurie de travailleurs hautement qualifiés, des chantiers navals à la navigation de plaisance.

Les entreprises des États-Unis, d'Asie et du Moyen-Orient offrent bien plus de facilités que leurs homologues européennes. Dans ces conditions, les professionnels européens du secteur préfèrent être employés par des sociétés maritimes ou des armateurs de Dubaï ou de Chine, tandis que l'équipage des navires européens se compose de gens de la mer philippins ou indiens. Il faut mettre un terme à cette situation. Les institutions maritimes des États membres doivent collaborer de manière bien plus étroite afin d'harmoniser leurs programmes de formation et offrir des possibilités de stages rémunérés et d'échanges d'expériences avec les sociétés maritimes européennes.

Je tiens également à évoquer un dernier point, qui a trait à la sécurité. Ce point s'avère essentiel et continue d'entraver le bon déroulement du trafic maritime mondial. Je fais référence à la situation qui prévaut dans la corne de l'Afrique. Je salue les actions menées dans le cadre de l'opération NAVFOR Atalante, qui remplit pleinement sa mission dans la région. Nous devons cependant reconnaître qu'il convient d'investir dans l'industrie de la défense, afin de pouvoir offrir aux formes armées des navires et autres outils d'intervention bien plus efficaces que ceux déployés actuellement par la marine européenne.

Saïd El Khadraoui (S&D). – (NL) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, Monsieur le Commissaire, je partage pour une grande part les commentaires de mon collègue, M. Fleckenstein, et je tiens tout d'abord à remercier le rapporteur, M. van Dalen, pour son excellent rapport. Il épingle une série de questions importantes, à commencer par l'importance du transport maritime pour notre économie. Il rappelle également que nous sommes en concurrence sur le marché mondial et que nous devons donc veiller à la compétitivité de notre secteur maritime, tout en nous efforçant de mettre en place un transport plus durable. En d'autres termes, nous devons contrer le risque de transferts de pavillon. Dans le même temps, nous devons évoluer dans des conditions d'égalité. Il importe donc que les règles relatives aux aides d'État, en préparation depuis un certain temps, commencent concrètement à s'appliquer à nos ports. Je suis sûr que nous devrons revenir sur ce point ultérieurement.

Trois points importants doivent être pris en considération. Le premier concerne l'emploi et les conditions de travail. Les métiers de la navigation doivent retrouver leur attractivité pour les jeunes, ce qui est extrêmement difficile de nos jours. Nous devons consentir plus d'efforts pour diffuser les informations relatives aux possibilités de carrière, que ce soit en mer ou ailleurs. Tels sont les points sur lesquels nous devons capitaliser. Les conditions de travail doivent également être améliorées par la ratification des règlements de l'Organisation internationale du travail et par des contrôles au niveau mondial – au-delà, donc, de la seule Europe.

Le deuxième point important – vous êtes nombreux à l'avoir évoqué – est l'impact du transport maritime sur l'environnement. Le transport maritime est en soi un mode de transport durable, mais la marge d'amélioration reste considérable. Sur ce point, l'Europe doit jouer un rôle moteur, y compris dans le cadre des négociations au niveau de l'Organisation maritime internationale.

Enfin, il va sans dire que la sécurité est primordiale. Pour être attractive, une profession doit pouvoir être exercée en toute sécurité. Nous devons faire du troisième paquet législatif élargi sur la sécurité maritime une réalité et maintenir notre soutien à la mission Atalante au large des côtes somaliennes.

Gesine Meissner (ALDE). – (DE) Monsieur le Président, en tant que première intervenante du groupe de l'Alliance des démocrates et des libéraux pour l'Europe, je tiens à commencer par remercier du fond du cœur M. van Dalen. Nous avons tous pu constater son engagement sans faille en faveur du transport maritime. C'est aujourd'hui on ne peut plus clair.

Nous connaissons tous l'importance de ce secteur. Ces dernières années, avant la crise, l'économie maritime dans son ensemble connaissait une croissance bien plus soutenue que d'autres secteurs économiques. Le transport maritime joue naturellement un rôle majeur dans cette croissance, et l'on peut affirmer que les pôles d'activité maritimes joueront un rôle absolument crucial dans le développement futur de l'Europe. Selon certaines prévisions, puisque nous nous trouvons actuellement au pire de la crise, le secteur des transports ne pourra qu'entamer une nouvelle période de croissance et le transport maritime prendra

davantage d'importance. Quatre-vingt-dix pour-cent de nos exportations et de nos importations transitent par les ports. À cet égard, il convient naturellement – comme d'aucuns l'ont déjà souligné – de prendre pleinement en considération les ports et les connexions avec leur hinterland dans le cadre des corridors et des réseaux transeuropéens.

Nous avons besoin de sang neuf. Si le transport augmente dans le secteur maritime, nous aurons évidemment besoin de personnes souhaitant travailler dans ce secteur. Pour ce faire, nous devons disposer d'une formation de qualité harmonisée à l'échelle de l'Europe et faire la promotion de ce secteur. Les jeunes doivent tout simplement savoir quelles seraient leurs perspectives d'avenir dans le transport maritime. Nous souhaitons de bonnes conditions de travail – c'est également un élément que nous pouvons, et que nous voulons, harmoniser à travers l'Europe.

La question de l'environnement a déjà été soulevée. Le transport maritime est très écologique, notamment sur le plan des émissions de CO₂. La marge d'amélioration reste considérable concernant les émissions d'oxyde d'azote et de soufre. Il reste du travail en la matière, tant dans le secteur qu'en Europe de manière générale car, comme cela a déjà été souligné, ce point est essentiel face à la rude concurrence internationale dans le transport maritime. Si, en Europe, nous sommes plutôt à l'avant-garde sur ce point, nous devons veiller à y rester. Dans certains cas, nous pourrions avoir besoin d'aides d'État pour y parvenir. Nous devons travailler ensemble à développer davantage ce secteur.

En résumé, le transport maritime est définitivement un secteur d'avenir. Il est donc utile de mettre au point une stratégie à long terme.

Dominique Riquet (PPE). - Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, il est primordial de mener au niveau européen une politique des transports maritimes ambitieuse et à long terme. Celle-ci doit prendre en compte les spécificités de ce secteur et répondre aux défis qui se présentent à lui.

Le transport maritime est un secteur stratégique pour l'Union européenne à plusieurs égards, tout d'abord en raison du rôle qu'il joue dans la croissance et l'emploi, du fait de sa dimension internationale, du fait de son caractère écologique et durable. On a rappelé qu'il portait 80 % des échanges commerciaux mondiaux. La communication de la Commission européenne et le rapport de M. van Dalen montrent la voie à suivre, fixent des objectifs stratégiques et identifient les domaines clés d'action pour la politique des transports maritimes de l'Union européenne.

Je souhaiterais, pour ma part, insister sur quelques points que nous avons soutenus avec ma collègue, M^{me} Vlasto, au sein de la commission des transports, pour dire que l'Union européenne doit agir pour renforcer la compétitivité du transport maritime, que celle-ci passe notamment par l'amélioration des conditions de travail et des possibilités de carrière dans ce secteur sans que, pour autant, l'objectif de compétitivité soit dissocié de ceux du développement durable, de la concurrence loyale et de la sécurité. En matière environnementale, la politique de l'Union européenne devrait promouvoir l'internalisation des coûts externes et l'instauration des zones maritimes de contrôle des émissions. Enfin, en prévision de la hausse du trafic maritime, les investissements en faveur de la modernisation et de l'augmentation des infrastructures portuaires devraient être favorisés.

Il est important que le Parlement européen fasse part, dès aujourd'hui, de sa vision pour la politique maritime de l'Union européenne jusqu'en 2018. L'excellent rapport de M. van Dalen, qui a été très largement soutenu au sein de la Commission, bénéficiera, je l'espère, d'un soutien tout aussi massif au niveau du Parlement, ce qui nous donnera beaucoup de force dans les négociations à venir.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Le transport maritime devient primordial pour l'Union européenne. Sachant que le secteur maritime est soumis à la concurrence non seulement au niveau de l'Union, mais aussi et surtout à l'échelle mondiale, il convient de souligner l'importance d'accroître la part du transport maritime par rapport à l'ensemble de nos activités de transport, à la fois dans l'Union et, surtout, à l'extérieur de cette dernière. Soulignons cependant qu'il reste des États membres de l'Union européenne sur la liste noire ou la liste grise du mémorandum d'entente de Paris. C'est pourquoi nous appelons ces États membres et les armateurs à faire des efforts en vue d'intégrer la liste blanche dudit mémorandum.

Au vu par ailleurs des accidents maritimes survenus ces dernières années, j'estime que des centres européens d'intervention en cas d'accident maritime doivent être mis sur pied dans chacun des États membres ayant accès à la mer.

Monsieur le Commissaire, je tiens à profiter de cette occasion et de ce débat pour réitérer ma demande à la Commission de capitaliser au maximum sur l'accès direct de l'Union européenne à la mer Noire, qui est une région d'une grande importance géostratégique. En ce sens, la Commission devrait lancer, comme pour les autres mers européennes, des appels à proposition en vue de développer les corridors maritimes de la mer Noire. La liaison entre les ports de Rotterdam et de Constanța par le corridor du Rhin, le canal du Main et le fleuve Danube réduit la distance entre la mer du Nord et la mer Noire de 4 000 kilomètres. C'est pourquoi j'estime qu'elle est vitale, et c'est pourquoi je demande à la Commission et aux États membres d'accélérer la mise en œuvre du projet prioritaire n° 18.

Si le transport par bateau cause moins de pollution, le Parlement européen a demandé qu'il soit intégré au régime d'échange de certificats d'émissions, notamment dans le cas du transport maritime.

Les chantiers navals connaissent des difficultés financières, surtout dans le contexte actuel de crise économique et financière. Pour l'heure, les représentants des chantiers navals n'ont pu imaginer aucune solution pour surmonter la crise économique actuelle.

Le secteur maritime européen est confronté à une pénurie croissante de gens de la mer qualifiés. L'aspect social et les conditions de travail dont bénéficient les gens de la mer dans l'Union européenne sont étroitement liés à la compétitivité de la flotte européenne. Je pense que des mesures s'imposent pour faciliter la mobilité des travailleurs dans ce secteur en supprimant les barrières et les restrictions injustifiées.

Inés Ayala Sender (S&D). – (ES) Monsieur le Président, je tiens particulièrement à féliciter M. van Dalen ainsi que mon collègue, M. Fleckenstein, pour cette brillante initiative qui accompagne l'ambition du Parlement européen de voir se développer une politique maritime pour l'Union européenne. Je les remercie également pour la générosité dont ils ont fait preuve en acceptant une grande partie de mes suggestions.

Le rapport ainsi complété reprend des éléments aussi importants que le soutien à l'adaptation des ports et des navires aux besoins des personnes à mobilité réduite ou l'exigence de ratification de la convention 2006 de l'OIT sur le travail maritime. Il demande par ailleurs à l'industrie d'intégrer cette convention à ses pratiques. Un autre point important est l'élargissement des propositions de formation professionnelle à toutes les catégories de gens de la mer afin de lutter contre leur sous-valorisation et leur exploitation.

Le rapport propose également de prendre la tête de la lutte contre la pollution au niveau de l'Organisation maritime internationale, sur le plan à la fois des alternatives au combustible de soute et de la réduction des taux de soufre dans les émissions, et suggère d'y parvenir en recourant aux systèmes de transport intelligents tels que le système Galileo de navigation par satellite.

Le rapport propose également de reconnaître l'intensification de la lutte européenne contre la piraterie et de soutenir l'efficacité croissante de l'opération Atalante ainsi que la nécessité d'améliorer la qualité de la conception des navires de manière à les adapter aux normes les plus strictes d'accessibilité et de sécurité.

Enfin, je salue tout particulièrement la reconnaissance du rôle des ports dans les nouveaux réseaux transeuropéens, et notamment des liens cruciaux qui les unissent aux ports secs ou aux ports intérieurs et aux plates-formes logistiques.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Monsieur le Président, la stratégie dont nous débattons aujourd'hui est extrêmement ambitieuse et, pour ce qui est des orientations fondamentales, le rapporteur de notre groupe politique, M. Koumoutsakos, a déjà évoqué tout ce que je voulais dire.

En tant que membre de la commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures, je souhaite apporter un commentaire sur l'initiative pionnière et extrêmement intéressante portant création d'e-maritime, un réseau de contrôle maritime. J'approuve personnellement le texte de la Commission; il prévoit la création d'un système de gestion intégrée de l'information pour reconnaître, contrôler, localiser et signaler tous les navires en mer et leur chargement.

Cela étant, des actions de surveillance électronique similaires – je ne sais pas si elles sont plus ou moins développées – sont également entreprises par les forces de Frontex dans le cadre de la lutte contre l'immigration clandestine. Je souhaiterais donc savoir si nous prenons cet élément en considération, si la Commission doit clarifier l'un ou l'autre point dans sa communication, si chaque agence devrait disposer de compétences distinctes et spécifiques ou si, peut-être, ces informations devraient être combinées de manière à obtenir de meilleurs résultats dans les deux domaines.

Ioan Mircea Pașcu (S&D). – (EN) Monsieur le Président, je voudrais évoquer deux questions que le rapporteur a soulevées sans s'y attarder.

La première est la piraterie, pour laquelle les recommandations sont toutes pertinentes, mais inévitablement générales. Peut-être l'expérience que nous avons accumulée avec l'opération Atalante pourrait-elle être utilisée pour contribuer davantage aux règles d'autoprotection recommandées par l'OMI, étant donné que la piraterie est sans doute amenée à s'étendre et que notre Union ne peut reproduire ce type d'opérations dans tout l'espace maritime utilisé par les marines marchandes de l'UE.

La seconde question est la nécessité d'améliorer la relation entre le transport maritime et la navigation fluviale, étant donnée la complexité des activités dans ces secteurs. Cette complexité s'illustre par exemple dans l'interconnexion entre les facteurs économiques, sociaux, environnementaux et politiques dans le cas du fleuve Danube et de la mer Noire.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Ma première question concerne un rapport sur l'efficacité du programme Marco Polo que nous réclamons à la Commission. La seconde a trait à la possibilité de renforcer le rôle des ports maritimes de l'UE dans le cadre de la logistique maritime mondiale ou, plutôt, aux futures propositions législatives en ce sens.

Georgios Koumoutsakos (PPE). – (EL) Monsieur le Président, j'ai demandé la parole pour préciser que, dans mon rapport initial, j'ai omis un point que mes collègues ici présents n'ont pas évoqué non plus. Je voudrais notamment souligner le rôle de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM). J'ai eu récemment, avec plusieurs collègues, l'occasion de visiter l'AESM, qui réalise un travail essentiel au développement de la stratégie de l'Union européenne relative au transport maritime. Cette agence a besoin de notre soutien, et j'estime que les informations et les facilités techniques dont elle dispose non seulement aident le transport maritime au sein de l'Union, mais peuvent également servir aux autres secteurs évoqués il y a un instant, notamment concernant, par exemple, les informations qui peuvent également être analysées et exploitées par Frontex.

Pour être honnête, et c'est là ma dernière remarque, l'AESM réalise un travail important, que nous devons reconnaître et prendre en considération au moment de débattre de la stratégie maritime de l'Union européenne.

Andris Piebalgs, membre de la Commission. – (EN) Monsieur le Président, ce débat fascinant renforce incontestablement l'excellent rapport de M. van Dalen. Je trouve ce rapport remarquable, car il n'y a rien de plus difficile que de rédiger un rapport sur la stratégie en général, cette dernière étant un instrument doté d'une véritable vision à long terme mais devant dans le même temps se concentrer sur les points essentiels.

Nous nous attelons actuellement, au sein du collège, à préparer un plan détaillé de mise en œuvre, que nous pourrions terminer d'ici l'été. Je voudrais évoquer trois questions précises. L'une concerne les orientations en matière d'aides d'État pour les ports. Elle est actuellement débattue au sein de la DG Concurrence et avec un ancien commissaire à la concurrence. Ceux-ci souhaiteraient vraiment nous voir travailler ensemble, en tant que Commission, ce qui prendra un certain temps. Je ne peux vous donner aucun calendrier précis, mais nous travaillons sur cette question.

Pour ce qui est de Marco Polo, nous avons débattu des questions liées au réseau transeuropéen de transport. Cette discussion y sera donc associée.

Concernant les ports maritimes, nous n'avons à ce stade aucune législation en préparation.

Je tiens enfin, Monsieur le Président, honorables parlementaires, à vous remercier une nouvelle fois pour ce débat. Il a vraiment été très utile à la Commission.

Peter van Dalen, rapporteur. – (NL) Monsieur le Président, je vous remercie vous et tous les députés. Je pense que ce rapport constitue un bon exemple de coopération constructive entre les différents groupes.

Je voudrais aborder trois points essentiels que certains d'entre vous ont déjà évoqués. Premièrement, l'environnement, qui est fondamental. La performance environnementale de nos navires doit considérablement s'améliorer et, dans mon rapport, j'ai énoncé une série d'options à cet égard, dont le prélèvement d'une taxe sur le combustible de soute dont le profil environnemental est insuffisant. Je me demande si la Commission serait prête à réexaminer cette idée.

Enfin, le concept de «ports écologiques», comme l'ont baptisé certains députés. Dans un port écologique, un navire respectueux de l'environnement serait traité plus rapidement et bénéficierait d'une réduction de la

taxe portuaire. Un tel concept récompense les comportements écologiques. Il allie concrètement mesures incitatives et mesures dissuasives. Si vous avez toujours respecté l'environnement, vous en serez récompensé et, si votre bilan est négatif, vous vous retrouverez très rapidement à sec financièrement. Je suis entièrement favorable à un tel système.

Pour ce qui est de la sécurité, un député a affirmé que les États membres devraient mettre en œuvre très rapidement le troisième paquet législatif sur la sécurité maritime. C'est indispensable. M^{me} Țicău a évoqué le memorandum d'entente de Paris. Vous avez raison: l'on s'oriente aujourd'hui vers des contrôles basés sur les risques, ce qui est nettement préférable au pourcentage fixe. Les contrôles en sortent considérablement renforcés, et les comportements positifs sont récompensés. En d'autres termes, les navires sont tenus de bien se comporter. La Slovaquie n'est pas encore sur la liste blanche et doit redoubler d'efforts en la matière.

J'ai mis tout particulièrement l'accent sur les chantiers navals et l'entretien des navires. Nous savons qu'en période de ralentissement économique, l'entretien se fait vite plus aléatoire. Nous ne saurions naturellement le tolérer, et les sociétés de classification, en particulier, sont aujourd'hui extrêmement sollicitées.

Nous soutenons pleinement la mission Atalante contre la piraterie. Cette mission est juste et a déjà fait la preuve de son efficacité. Pas plus tard que la semaine dernière, une frégate de la marine néerlandaise a permis de libérer un navire marchand allemand. Une telle coopération me semble idéale. Dans ce cas précis, tous les armateurs ont dû collaborer et naviguer en convoi, car aucun d'entre eux ne pouvait faire cavalier seul.

Je tiens pour finir à remercier le commissaire et la Commission. Nous attendons avec impatience de voir ce rapport traduit en feuille de route.

Le Président. - Le débat est clos.

Le vote aura lieu dans deux semaines, durant la période de session de Bruxelles.

Déclarations écrites (article 149)

Sergio Berlato (PPE), *par écrit.* – (IT) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, le secteur européen du transport maritime joue un rôle essentiel sur le marché mondialisé. Son importance repose sur une statistique clé: la flotte mondiale est gérée à 41 % par les pays de l'Union européenne.

Cependant, à la suite de l'augmentation des aides d'État dans les secteurs du transport maritime des pays tiers, la position concurrentielle de la flotte européenne fait l'objet de pressions croissantes. J'invite dès lors la Commission à présenter rapidement les nouvelles règles sur les aides d'État, afin d'instaurer des conditions équitables pour le commerce maritime international.

De récentes études estiment que le transport maritime passera dans les États membres de 3,08 milliards de tonnes en 2006 à 5,3 milliards en 2018. Je partage dès lors la teneur du rapport: je conviens que le développement des infrastructures portuaires européennes en vue de soutenir la croissance du transport maritime est une priorité.

Enfin, j'estime que les métiers de la mer devraient être l'objet d'une meilleure promotion auprès de la jeunesse européenne au travers d'informations adaptées, qui semblent actuellement faire défaut. Je considère en fait que la pénurie croissante de professionnels dans le secteur européen du transport maritime pourrait à terme l'affaiblir.

Danuta Jazłowiecka (PPE), *par écrit.* – (PL) Mesdames et Messieurs, une analyse de l'état du transport maritime dans l'Union européenne débouche sur des résultats contrastés. D'un côté, les données présentées témoignent du fait que les pavillons des États membres représentent une grande part du transport à l'échelle mondiale et à l'échelle de l'Union. Cela démontre l'importance de l'Union dans la mise en œuvre de nouvelles technologies et de nouveaux systèmes d'organisation, notamment concernant la protection de l'environnement et les améliorations des conditions de vie des équipages. D'un autre côté, cependant, l'on constate une concurrence de plus en plus rude en provenance des pays tiers, notamment de la part de ce que l'on appelle les pavillons de complaisance. L'on observe également une réticence croissante des jeunes à entamer une carrière dans ce qui constitue incontestablement un secteur difficile. En résumé, la situation du transport maritime au sein de l'UE n'est pas mauvaise actuellement, mais les perspectives d'avenir n'incitent pas à l'optimisme. À mes yeux, toutefois, les mesures de soutien à la navigation fluviale et d'optimisation des liaisons entre le transport de fret par voie maritime et par voie fluviale sont une priorité. Je représente la région du bassin supérieur de l'Oder, et je peux voir à quel point le potentiel des ports fluviaux y est sous-exploité, notamment en tant que route de transport entre les régions intérieures de République tchèque,

de Pologne et d'Allemagne et le port maritime de Szczecin. Cet aspect doit également être gardé à l'esprit dans le contexte du transport maritime européen, de sorte que les mesures prises dans le cadre de la politique actuellement débattue contribuent au développement de l'Union dans son ensemble, et non de ses seules régions côtières.

Vilja Savisaar (ALDE), par écrit. – (ET) Monsieur le Président, Monsieur van Dalen, Mesdames et Messieurs, 41 % de la flotte mondiale appartiennent à l'Europe. Pourtant, malheureusement, certains pays tiers soutiennent davantage leur flotte et leurs armateurs que les États membres de l'Union européenne ou imposent des conditions moins strictes aux navires en matière de sécurité et de respect de l'environnement.

L'Europe doit garantir à ses marins de meilleures conditions de travail, assurer la sécurité de ses navires et améliorer la situation de l'environnement marin. À cette fin, nous devons exiger des États membres qu'ils soutiennent leur secteur maritime ou qu'ils garantissent que les navires inscrits sur leur registre respectent les conventions qu'ils ont ratifiées ainsi que les obligations internationales, ou peut-être les encourager sur cette voie. Si le transport maritime est plus écologique que le transport routier ou aérien, il est encore possible de limiter encore plus la pollution qu'il génère.

Mon espoir, en présentant cette proposition de changement, est qu'elle contribuera à rendre les futures opérations de carénage plus efficaces et moins polluantes, ce qui sera considérablement facilité par l'abandon du papier et le recours accru aux systèmes de transports intelligents. Cela étant, le principal objectif de ces systèmes de transports intelligents n'est pas de réduire la pollution, mais d'accroître l'efficacité et de permettre une meilleure concurrence.

La sécurité du secteur maritime est primordiale. Nous devons faire le maximum pour assurer la sécurité de nos marins, de nos passagers, de nos navires et de nos biens mais, par ailleurs, nous ne pouvons résoudre ce problème les yeux fermés. Nous devons analyser la situation de manière plus globale et trouver une solution aux problèmes existants dans ce secteur.

En résumé, je dirais que les activités maritimes représentent une part très importante de l'économie et du quotidien de nombreux Européens. Nous devons donc tout faire pour assurer la compétitivité et la durabilité de ce secteur, sans négliger les facteurs humains et environnementaux.

21. Europeana – prochaines étapes (brève présentation)

Le Président. - L'ordre du jour appelle la brève présentation du rapport de Helga Trüpel, au nom de la commission de la culture et de l'éducation, sur Europeana – prochaines étapes (COM(2009)0440 – 2009/2158(INI)) (A7-0028/2010).

Helga Trüpel, rapporteure. – (DE) Monsieur le Président, Madame la Commissaire, Europeana sera le grand projet culturel numérique de l'Union européenne. Que signifie Europeana? Il s'agit d'une bibliothèque numérique, un musée numérique et une archive numérique pour notre patrimoine culturel européen. Le but est de fournir un accès à cette ressource numérique pour tous les citoyens européens, non seulement dans l'Union européenne, mais également dans le reste du monde. Le projet Europeana a commencé en novembre 2008 et 1 000 institutions culturelles ont contribué à sa création. Il compte 150 organisations partenaires. Jusqu'à présent, quelque 6 millions d'œuvres de notre patrimoine culturel européen ont été numérisées. Dix millions devraient l'être d'ici juin 2010, et 15 millions d'ici 2015.

Comme vous pouvez le voir, il s'agit d'une entreprise très ambitieuse, qui présente une grande importance pour l'Union européenne. Jusqu'à présent, son financement a été assuré par le programme eContentplus et par les États membres. Cependant, le taux de numérisation varie considérablement d'un État membre à l'autre. La France occupe la première place, avec plus de 40 %; l'Allemagne enregistre un taux d'environ 16 %, mais de nombreux autres États membres affichent des taux nettement plus bas. Et rappelez-vous que c'est censé être notre projet phare commun au titre de la politique culturelle numérique européenne.

Il importe tout particulièrement que nous comprenions qu'il existe une institution culturelle publique, qui est destinée, pour des raisons compréhensibles, à soutenir efficacement l'arrêt rendu dans l'affaire Google Book Search, parce que nous ne voulons pas que notre patrimoine européen soit simplement confié à un monopole. Nous voulons une ressource publique, dans le meilleur sens européen du terme, pour notre patrimoine culturel européen. Nous voulons également préserver l'influence de l'opinion publique, car cela permet aux citoyens européens d'avoir une véritable influence politique.

Il n'y a aucun problème avec les œuvres qui ne sont plus soumises au droit d'auteur ou qui sont passées dans le domaine public. La situation est beaucoup plus compliquée lorsqu'il s'agit d'œuvres orphelines, en d'autres termes d'œuvres qui sont toujours soumises au droit d'auteur, mais dont les titulaires légitimes sont difficiles à identifier. La situation est encore différente lorsqu'il est question d'œuvres protégées par le droit d'auteur. Si Europeana vient un jour à détenir aussi des œuvres protégées par le droit d'auteur, il faudra prévoir un paiement pour les téléchargements privés, parce qu'autrement, nous détruirons notre valeur ajoutée culturelle sur les marchés culturels.

Par conséquent, ce à quoi je souhaite parvenir d'un point de vue politique, c'est, d'une part, une numérisation rapide et efficace tout en protégeant d'autre part le droit d'auteur, car c'est le seul moyen de préserver la diversité culturelle de l'Union européenne. Nous avons donc besoin de solutions consensuelles pour les œuvres orphelines ainsi que d'une enquête approfondie afin d'identifier les titulaires légitimes du droit d'auteur. Sur le plan politique, ce qui revêt une importance capitale selon moi au moment où nous discutons de la stratégie de l'après Lisbonne et de la stratégie UE 2020 et au moment de moderniser notre économie et de développer la société numérique, la société basée sur la connaissance et la diversité culturelle, c'est de faire en sorte qu'Europeana soit aussi partiellement financée grâce au programme UE 2020, avec l'implication des États membres, bien entendu. Il doit s'agir d'un projet européen commun. Nous devons donc lancer une campagne intitulée «Rejoignez Europeana» dans l'espoir de rassembler d'autres sponsors privés. Il est à remarquer, cependant, que nous devons sensibiliser nos concitoyens, et surtout les jeunes, à l'existence de cette ressource. Beaucoup de personnes n'en ont encore jamais entendu parler. C'est l'immense défi que nous devons à présent relever.

Piotr Borys (PPE). – (PL) Monsieur le Président, Europeana est une entreprise cruciale, qui peut rendre accessible au monde entier le patrimoine culturel de l'Europe. Comme nous le savons tous, ce n'est pas seulement une bibliothèque, mais également un musée et une archive virtuelles. Je voudrais que chacun de nous, au sein de cette Assemblée, puisse dire que les œuvres de grands créateurs nationaux, tels que, dans mon cas, Chopin et Marie Curie, née Skłodowska ou Slowacki, pourraient être disponibles sur l'internet. Je voudrais mentionner trois facteurs clés. Premièrement, dans le cas d'Europeana, nous ne pouvons accepter une diminution de la qualité. C'est une chose à laquelle nous devons être attentifs au cours de ce projet. Deuxièmement, nous devons trouver une solution au problème du droit d'auteur dans le cas des œuvres orphelines ou épuisées. Troisièmement, je demanderai à M^{me} Kroes une immense faveur, à savoir d'accélérer la numérisation dans les États membres, afin que nous puissions être fiers de cet extraordinaire projet phare dans le futur.

Je voudrais remercier M^{me} Trüpel pour son excellent rapport.

Ioan Enciu (S&D). – (RO) En tant que rapporteur pour avis de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie sur le rapport «Europeana – prochaines étapes», je me félicite que ce rapport ait été achevé et j'espère que ses recommandations seront adoptées par la Commission. Lors des débats menés précédemment sur ce sujet, toute une série d'aspects ont été abordés, tels que la structure informatique, la gestion du site Europeana, l'accès libre aux informations contenues dans la bibliothèque, la nécessité d'uniformiser le processus de numérisation et le problème de la couverture médiatique pour le site internet. Certains de ces aspects sont traités dans le rapport. Cela me laisse espérer que nous sommes parvenus à produire un rapport complet.

J'espère toutefois que le débat se poursuivra sur certains aspects, comme la gestion du site, les méthodes de financement et, surtout, l'organisation du site sous la forme d'une base de données unique, et non sous la forme d'un portail. J'espère que les recommandations du Parlement européen et les réflexions de la Commission sur les points susmentionnés contribueront au succès du projet. Europeana peut être un projet réussi pour l'Union européenne s'il se base sur les valeurs et les idéaux de l'UE et constitue le point de centralisation des informations culturelles européennes.

Hannu Takkula (ALDE). – (FI) Monsieur le Président, je voudrais tout d'abord remercier M^{me} Trüpel pour cet excellent rapport. Cela fait cinq ans que je la connais, par la commission, et je sais que, quoi qu'elle fasse, elle le fait avec grand soin et professionnalisme, ce qui transparaît dans ce travail-ci.

C'est un autre type de projet, dont nous avons besoin en Europe, car l'Union européenne est perçue, certes comme une communauté de valeurs, mais aussi comme une communauté culturelle forte. Nous avons 27 États membres dotés d'une culture extrêmement riche et variée.

Si, à un moment où les autoroutes de l'information se multiplient, nous pouvons rendre l'information plus facilement accessible aux citoyens, c'est le type de richesse européenne dans laquelle il vaut la peine d'investir et pour laquelle il vaut la peine de chercher des ressources. De cette façon, tous les petits pays auront également la possibilité de promouvoir leurs cultures respectives – uniques et particulières. Dès que la large bande sera accessible partout grâce au travail de la Commission et des États membres, le principe de l'égalité sera respecté dans la prestation de services culturels, dans les bibliothèques, les musées et les archives électroniques.

Marek Henryk Migalski (ECR). – (PL) Mon groupe politique et moi-même à titre personnel ne sommes pas particulièrement favorables à la mise en place de vastes programmes et de larges institutions ni à la création d'entités qui vont au-delà de ce qui est nécessaire. Europeana n'est pas ce genre d'entités. C'est en réalité quelque chose de très important, tout particulièrement du fait que nous vivons à une époque où la culture est visuelle, et non écrite. Cela signifie, comme l'a montré Neil Postman dans son superbe ouvrage *Amusing Ourselves to Death*, que la culture visuelle dévalue le débat public et nous appauvrit en tant que citoyens. Cela signifie que si un projet a une chance d'encourager la lecture, il a une chance d'élargir l'esprit du citoyen. Ainsi, l'Union européenne contribuerait à renforcer la qualité de l'éducation de ses citoyens et la façon dont ils fonctionnent, ce qui se traduirait, dans les États membres, par des citoyens plus actifs et plus sages, par de meilleurs citoyens.

Georgios Papanikolaou (PPE). – (EL) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, nous débattons d'une initiative qui pourrait s'avérer être un véritable trésor pour l'Union, et je voudrais à ce stade remercier encore une fois la rapporteure, M^{me} Trüpel, pour l'exceptionnel rapport qu'elle nous a présenté.

Nous parlons d'un dépôt culturel électronique des États membres, qui favorisera l'accès aux informations culturelles essentielles, et je voudrais insister ici sur le fait que le succès d'Europeana dépendra du format que nous déciderons en dernier lieu de lui donner. J'entends par là que nous ne voulons pas qu'Europeana soit une copie de plateformes électroniques existantes du style Google ou Wikipedia.

Nous voulons une source sérieuse et fiable, avec des informations d'importance et de valeur scientifique, une source qui garantisse la protection des droits de propriété intellectuelle et le sérieux de son contenu. Je pense que cela est garanti par les amendements déposés et par le débat que nous avons tenu à ce sujet au sein de la commission de la culture et de l'éducation. En revanche, il est impossible, au final, de garantir la volonté des États membres d'utiliser cet outil pour promouvoir leur culture.

C'est à ce niveau que nous devons tous jouer un rôle accru, expliquer l'importance de ce projet à nos gouvernements nationaux et aux citoyens des États membres, afin que ce projet ait un impact et que nous puissions tous l'exploiter au mieux de nos possibilités à moyen terme.

Petra Kammerevert (S&D). – (DE) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je voudrais en premier lieu adresser encore une fois mes plus sincères remerciements à M^{me} Trüpel pour l'excellent rapport dont nous débattons aujourd'hui.

Je pense qu'il s'agit là d'un projet fabuleux qui permettra aux citoyens d'Europe, et de partout ailleurs dans le monde, d'accéder au patrimoine culturel varié de l'Europe grâce à une bibliothèque numérique en ligne. Cependant, nous devons continuer de fournir des efforts concertés pour que ce projet soit réellement un succès. Cela nécessite, selon mon groupe, un accès libre – et gratuit autant que possible – à notre patrimoine culturel via Europeana.

Dans les débats conjoints, nous avons dégagé un bon compromis, qui protège les intérêts des auteurs d'œuvres protégées tout en garantissant la libre accessibilité requise. J'apprécierais beaucoup que la Commission prenne également en considération et adopte ces propositions ultérieurement.

Il faut en outre s'assurer que les États membres prennent de plus en plus conscience de leurs responsabilités. Pour mon pays, cela signifie qu'on ne peut accepter que Goethe soit disponible en polonais et en français, mais pas dans la langue originale, l'allemand. Nous devons, à cet égard, tous ensemble enjoindre plus fermement aux États membres de fournir encore une fois les ressources financières nécessaires pour qu'Europeana soit un véritable succès à ce niveau également.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) Au vu des avantages qu'offre Europeana aux citoyens de l'Union européenne, je pense que les contenus numériques existants doivent être rendus accessibles dans toutes les langues officielles de l'Union européenne. Je pense aussi qu'il est capital de garantir aux personnes handicapées l'accès au contenu numérique d'Europeana. Il convient, dans ce contexte, de prévoir un format adéquat, ainsi qu'un accès adapté à leurs besoins.

Nous recommandons que la Commission européenne demande aux fournisseurs de contenus numériques de garantir la sécurité des sites liés à Europeana. Enfin et surtout, je pense qu'il est important de mettre en place un système durable pour le financement et la mise en œuvre du projet Europeana. Madame la Commissaire, pourriez-vous nous dire quelques mots au sujet de la révision de la directive sur l'harmonisation de certains aspects du droit d'auteur et des droits connexes dans la société de l'information.

Neelie Kroes, *vice-présidente de la Commission*. – (EN) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les députés, et en particulier Madame Trüpel, naturellement, nous sommes absolument fascinés par votre rapport. Nous nous en réjouissons. Je pense qu'en effet, «Europeana – prochaines étapes» n'est que le point de départ d'une aventure qui s'annonce pleine de défis, et ce rapport révèle par ailleurs le vaste soutien politique qui existe en faveur de la poursuite du développement d'Europeana en tant que point d'accès commun au patrimoine culturel riche et diversifié de l'Europe à l'ère numérique.

Je voudrais donc remercier M^{me} Trüpel, la rapporteure, pour le travail qu'elle a accompli, et la féliciter pour le nom choisi, qui est déjà en soi unique: «Europeana» - nul besoin d'expliquer de quoi il retourne.

La Commission est également en mesure de soutenir la proposition de résolution alternative, qui, d'après mes informations, bénéficie de l'accord des principaux groupes politiques au Parlement.

C'est un projet ambitieux et, je le répète, nous n'en sommes qu'aux débuts. Il vise à rendre accessible sur l'internet des ouvrages, des journaux, des cartes, des objets de musée, du matériel audiovisuel et des archives en bon état numérisés originaux de toute l'Europe. C'est essentiel pour garantir l'accès à la culture à l'ère numérique. Ce n'est pas uniquement que nous deviendrons de meilleurs citoyens, comme l'a dit M. Migalski. Nous verrons bien, mais, quoi qu'il en soit, il s'agit d'un moyen d'être plus heureux, car la culture est très souvent synonyme de bonheur, si l'on peut dire.

Le rapport du Parlement souligne à juste titre qu'il existe également une dimension économique. La numérisation et l'accessibilité en ligne de notre patrimoine culturel profitera à différents secteurs d'activité, dont l'éducation, la recherche, le tourisme et les médias.

Le site Europeana est le fruit d'une collaboration sans précédent entre les bibliothèques, les archives et les musées européens. À l'heure actuelle, comme l'a indiqué si justement M^{me} Trüpel, il permet d'accéder directement à sept millions d'objets numérisés. Encore une fois, ce n'est qu'un début et prenons-le comme tel. Nous pouvons et devons en faire plus. Le rapport du Parlement met en lumière plusieurs domaines, touchant à Europeana et aux politiques connexes, dans lesquels des progrès peuvent être accomplis au cours des prochaines années.

Le développement du site dépend en premier lieu de l'apport des États membres, qui devraient redoubler d'efforts pour numériser leur patrimoine culturel et le rendre accessible via Europeana. Je suis heureuse que le Parlement se joigne à la Commission pour demander aux États membres de progresser rapidement sur ce point. Le plus tôt sera le mieux.

Le Parlement souligne qu'Europeana ne devrait pas se contenter de garantir l'accès aux œuvres du domaine public, mais devrait aussi inclure le matériel qui est encore protégé par le droit d'auteur. En effet, il est urgent – et je réponds ainsi à M^{me} Țicău – de trouver des solutions praticables pour mettre en ligne des œuvres épuisées, pour résoudre le problème des œuvres orphelines (des œuvres pour lesquelles il est impossible de localiser les titulaires légitimes). Faute de quoi l'Europe risque de se trouver à la traîne d'ici quelques années, en particulier par rapport aux États-Unis.

Actuellement, la Commission procède à une évaluation d'impact concernant une solution juridique potentielle pour les œuvres orphelines au niveau européen, et nous discutons de ce qui peut être fait, mais, si ça ne vous dérange pas, j'y reviendrai lorsque nous parlerons de l'agenda numérique, car il s'agit d'un des points à aborder.

Une version améliorée d'Europeana sera lancée cette année; elle devrait permettre d'accéder à plus de 10 millions d'objets numérisés. Le site continuera d'être amélioré dans les années qui suivront. Le Parlement indique à juste titre que pour garantir le succès d'Europeana, il faut absolument améliorer la visibilité du site tant auprès des institutions culturelles, qui pourraient apporter leurs propres contenus numériques, qu'auprès du grand public. Une attention particulière doit être accordée aux jeunes, comme vous l'avez si bien souligné; c'est une frange extrêmement importante de la population, qui pourrait être ciblée par l'intermédiaire des écoles.

La Commission s'est engagée à poursuivre ses travaux sur le développement d'Europeana et l'élaboration des politiques qui y sont liées. Il s'agira d'un domaine d'action clé de l'Agenda numérique européen. Il vaut vraiment la peine de se battre pour ce projet.

Le Président. - Le débat est clos.

Le vote aura lieu dans deux semaines, lors de la prochaine période de session qui se tiendra à Bruxelles.

Déclarations écrites (article 149)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (S&D), par écrit. – (PL) Europeana, la bibliothèque numérique européenne, est confrontée à de nombreux défis aujourd'hui. Le succès de cette entreprise paneuropéenne est loin d'être garanti. Premièrement parce que, jusqu'à présent, Europeana contient essentiellement des œuvres provenant uniquement de quelques-uns des pays les plus actifs. Deuxièmement, il ne s'agit pas d'œuvres contemporaines, qui seraient les plus prisées, mais d'œuvres plus anciennes qui sont dans le domaine public. Je voudrais attirer votre attention sur un aspect du projet Europeana qui, de mon point de vue, revêt une importance cruciale pour son succès – le financement. L'expansion des collections numériques est un processus très coûteux, qui prendra encore plusieurs années. Pourtant, des fonds n'ont été alloués pour Europeana que jusqu'en 2013, dans le cadre d'un projet financé partiellement par la Commission européenne et les États membres, ainsi que par des sponsors privés. Je pense qu'il est essentiel d'assurer des sources de financement stables dans le cadre des perspectives financières pour 2014-2020. Les fonds européens sous la forme de subventions à des institutions culturelles spécifiques des États membres devraient les encourager à être plus efficaces dans la numérisation des collections. Parallèlement, il convient d'introduire des objectifs de numérisation contraignants, que les États membres devraient réaliser dans un certain délai. Seule la mise en œuvre cohérente d'une approche de récompenses/pénalités permettra de faire d'Europeana un portail attractif d'une grande utilité pour les lecteurs et les chercheurs, et non un grenier numérique pour l'entreposage sentimental de vieilleries.

Iosif Matula (PPE), par écrit. – (RO) Nous voulons qu'Europeana soit un projet totalement nouveau consacré aux valeurs culturelles européennes, et non une solution alternative au projet de numérisation des livres mis en œuvre par Google. Europeana, qui est à la fois une bibliothèque, un musée et une archive numérique, doit promouvoir un patrimoine européen unique, offrir une source crédible d'informations et permettre aux États membres d'ajouter du contenu selon une procédure formelle, structurée.

Europeana ne doit pas devenir un portail de type Wikipedia, où n'importe qui peut introduire des informations sans vérification préalable. Cette pratique est clairement à la base de nombreuses erreurs dans le contenu. Nous pourrions, à cet égard, créer une section spéciale sur ce site, où les utilisateurs pourraient échanger, mais non modifier le contenu culturel mis en ligne sur le site.

Il est important pour nous de prêter une grande attention à la présentation graphique du site Europeana, à sa visibilité et à son accessibilité alors que son design actuel n'est pas très convivial et risque d'entraîner une perte de l'intérêt du public. À la lumière des aspects mentionnés, je soutiens la proposition de résolution soumise par le Groupe du Parti Populaire Européen (Démocrates-Chrétiens) comme alternative à l'option actuelle présentée dans le rapport afin de contribuer à la création d'un portail très utile, sources d'informations pertinentes pour le public.

Emil Stoyanov (PPE), par écrit. – (BG) Mesdames et Messieurs, l'un de nos devoirs fondamentaux, aujourd'hui, en tant que responsables politiques et en tant que citoyens, est de préserver notre patrimoine culturel européen pour les futures générations. Europeana est l'un des projets phares dans ce domaine, qui contribue à accélérer les processus de numérisation du patrimoine culturel dans les divers États membres. Il reste cependant à surmonter certains obstacles culturels et juridiques liés à la numérisation massive des livres, y compris ceux actuellement détenus par les bibliothèques européennes. Le droit d'auteur et les législations nationales qui le régissent constituent l'un des plus grands défis à relever dans le cadre d'Europeana. La concurrence avec Google met également en évidence de nombreux problèmes qui devront être résolus. Il convient, en la matière, de mobiliser toutes les ressources possibles pour soutenir les bibliothèques, musées et archives nationaux afin que le projet Europeana puisse véritablement refléter la richesse et la diversité du patrimoine culturel européen. Lors des débats au sein de la commission de la culture et de l'éducation, j'ai suggéré que le Parlement européen devrait exercer un certain contrôle sur le projet, mais je me rends compte qu'au vu des règles actuelles, cela est impossible. Toutefois, je veux que le Parlement européen, en sa qualité de seule institution européenne dont les membres sont directement élus, soit capable un jour d'exercer un contrôle sur les initiatives européennes. Merci pour votre attention.

22. Évaluation et bilan du Plan d'action communautaire pour la protection et le bien-être des animaux au cours de la période 2006-2010 (brève présentation)

Le Président. - L'ordre du jour appelle le rapport de Marit Paulsen, au nom de la commission de l'agriculture et du développement rural, sur l'évaluation et le bilan du plan d'action communautaire pour le bien-être animal au cours de la période 2006-2010 (A7-0053/2010).

Marit Paulsen, rapporteure. – (SV) Monsieur le Président, le bien-être des animaux intéresse en fait la plupart des citoyens européens. Il ne concerne pas uniquement les animaux, mais également notre propre identité, ce que nous croyons représenter et ce que nous pensons que l'Europe représente, ce que nous considérons comme la marque de la civilisation. Il est question du respect et de la manière dont nous traitons ces compagnons de voyage, qui sont les nôtres, sur la route de la vie.

Dans mon évaluation, qui bénéficie du soutien de la commission de l'agriculture et du développement rural, le plan quinquennal adopté en 2006 – et pour lequel M^{me} Jeggle était rapporteure – a, dans l'ensemble, été mis en œuvre de manière relativement acceptable. Il manque toutefois une pièce capitale du puzzle, à savoir le respect. C'est pourquoi, lorsque j'ai exposé les grandes lignes du prochain plan quinquennal – que la commission et moi-même espérons de tout cœur voir se concrétiser cette année –, j'ai mis l'accent sur le renforcement du respect de la législation existante.

Pour l'heure, cela concerne plus particulièrement la directive sur la vie, le bien-être et la gestion des porcs. Cela concerne également le problème récurrent du transport des animaux sur de longues distances, dans des conditions parfois épouvantables. En d'autres termes, il est question du respect, du contrôle et des sanctions contenues dans les lois, les directives et les réglementations déjà adoptées.

Je souhaiterais par ailleurs que nous adoptions une approche quelque peu nouvelle – et surtout plus holistique. Je voudrais voir une loi générale sur la protection des animaux qui fixe une norme de base pour l'Europe, l'UE et le marché intérieur, en imposant des niveaux minima.

C'est important pour deux raisons. Premièrement, à cause de la concurrence qui règne sur le marché intérieur européen: aucun pays ne doit pouvoir obtenir d'avantage concurrentiel pour avoir négligé des animaux. La deuxième raison, et peut-être la plus importante, est que nous faisons peser des exigences énormes sur les agriculteurs et producteurs européens. Nous devons dès lors les protéger de la concurrence déloyale des pays tiers. Il est irraisonnable d'exiger autant de leur part si, par ailleurs, nous ne sommes pas prêts à garantir un commerce équitable. En outre – et cet aspect risque de ne pas se voir réserver un aussi bon accueil – nous devons payer le prix du bien-être des animaux d'une manière ou d'une autre. Que ce prix se paie au niveau du point de vente ou par le biais de taxes devra faire l'objet d'un autre débat. Nous devons également mettre en place un réseau permanent bien organisé – et veuillez noter à cet égard que je parle non pas d'une nouvelle autorité, mais plutôt de l'octroi de fonctions de coordination aux institutions scientifiques de grande qualité que l'Europe possède déjà.

Enfin, nous devons nous attaquer à l'utilisation d'antibiotiques dans l'élevage. Je ne parle pas ici du risque de résidus d'antibiotiques dans les aliments, mais de la résistance aux antibiotiques – en particulier chez les bactéries zoonotiques – qui constitue une grave menace pour la santé publique.

Chris Davies (ALDE). – (EN) Monsieur le Président, je voudrais évoquer une directive que le commissaire – qui a été en charge de l'énergie pendant cinq ans – doit très bien connaître. Il s'agit de la directive sur les poules pondeuses, qui exige le renforcement des normes de bien-être animal relatives aux cages dans lesquelles les poules pondeuses sont enfermées d'ici la fin de l'année prochaine.

Je pensais que cela coûterait des milliers d'euros, mais en fait, dans de nombreux centres commerciaux, le coût se chiffre en millions au vu des gros équipements industriels concernés. De nombreux pays se sont conformés à la directive. De nombreux agriculteurs ont investi de l'argent pour s'assurer de l'élévation des normes de bien-être des animaux au niveau requis. Je ne pense cependant pas qu'il soit possible d'obtenir le respect de cette directive à travers toute l'Union européenne d'ici la fin de l'année prochaine.

Je voudrais savoir quelles mesures compte prendre, et prend déjà, la Commission pour essayer de garantir ce respect.

La rapporteure a réclamé une interdiction du commerce des œufs qui ne respectent pas la législation. Je ne suis pas certain que quelqu'un puisse faire cela. Je voudrais toutefois avoir l'assurance que la Commission

fait preuve d'une attitude proactive afin de s'assurer que les États membres et leurs agriculteurs respectent ces normes plus strictes en matière de bien-être des animaux et que tout le monde est sur un pied d'égalité.

Michel Dantin (PPE). – Monsieur le Président, M^{me} Paulsen, merci pour votre rapport. Je voudrais saluer le travail qui a été fait par les différents rapporteurs fictifs dans le cadre de la préparation de ce dossier, en particulier celle de mon groupe, M^{me} Jeggle.

Cette question connaît une sensibilité différente entre les pays européens. Tous les producteurs, tous les consommateurs n'ont pas la même perception du sujet. Il n'en reste pas moins que, peu à peu, la réglementation européenne aboutit à créer une norme très stricte dont nous devons, me semble-t-il, beaucoup mieux nous servir dans les négociations internationales et, notamment, dans le contrôle des produits qui sont importés.

Mais comme cela a déjà été dit, ces règles ont un coût et on s'aperçoit chaque jour que leur coût est plus élevé pour les éleveurs, plus élevé pour les différents opérateurs à un moment où, justement, la rentabilité de l'agriculture est profondément affectée. Voilà donc bien une justification de la politique agricole commune. Si nous dépensons chaque année cent euros par habitant pour financer une politique agricole commune, le bien-être animal est l'une des raisons qui nécessite cette compensation.

Vasilica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Je voudrais féliciter M^{me} Paulsen pour ce rapport, qui propose des solutions concernant le bien-être des animaux et les problèmes suscité par ce sujet dans les politiques européennes. Tout le monde sait que la santé des animaux inclut leur bien-être et un certain confort biologique minimum, sans lequel il leur est impossible d'exprimer pleinement leur vitalité, de même que leur comportement naturel, en fonction des changements survenant dans leur cadre de vie.

C'est pourquoi j'estime que l'amélioration et le renforcement de la compétitivité du secteur agricole doivent être assurés au niveau de l'Union européenne par le biais de la promotion et du respect des réglementations actuelles régissant le bien-être des animaux, conformément également aux exigences relatives à leur protection. Cela nécessite que les États membres envisagent de revoir leurs technologies d'élevage du bétail afin de remplacer les anciennes par de nouvelles technologies de pointe et hautement performantes, qui prennent en considération les besoins physiologiques des animaux et permettent l'utilisation de leur potentiel biologique productif dans des conditions idéales, avec pour autre résultat une plus grande sécurité alimentaire. Cela suppose évidemment l'allocation de fonds nécessaires à ce secteur et l'utilisation efficace des possibilités de soutien qu'ils offrent de manière à ce que les États membres puissent investir dans des solutions modernes et innovantes destinées à améliorer le bien-être des animaux.

J'estime que, à l'heure d'identifier les solutions les plus adéquates, la participation des citoyens ordinaires et de la société civile à l'élaboration et à la mise en œuvre de programmes dans ce domaine, adaptés sur mesure à la situation réelle de chaque État membre, peut jouer un rôle déterminant.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Monsieur le Président, le bien-être des animaux est également une mesure du degré de civilisation des citoyens européens. L'Union européenne doit s'assurer que la législation est à jour et qu'une supervision est réalisée. Ces deux points présentent actuellement des lacunes.

La question du transport des animaux a été soulevée ici. Nous avons vu des films durs et cruels à la télévision et, à cet égard, ainsi que pour toutes les questions associées au bien-être des animaux, nous espérons une action rapide de la part de la Commission afin d'avoir la certitude que les animaux sont traités décemment.

Andris Piebalgs, membre de la Commission. – (EN) Monsieur le Président, je voudrais remercier le Parlement et, en particulier, M^{me} Paulsen, pour le rapport d'initiative sur le plan d'action communautaire pour le bien-être animal. Ce rapport n'est pas seulement le reflet des mesures qui ont déjà été adoptées, mais contient également des idées importantes et utiles pour l'élaboration d'une future stratégie sur le bien-être animal.

Dans l'ensemble, le plan d'action adopté en 2006 a été un succès. Il a permis de regrouper des initiatives européennes distinctes dans une vision unique sur le bien-être des animaux et sa mise en œuvre a été généralement satisfaisante. Cela étant dit, la Commission partage le point de vue exprimé durant cette séance d'interventions à la demande selon lequel l'application demeure un grave problème et les efforts doivent être maintenus et renforcés pour garantir une mise en œuvre correcte.

Concernant la question de Chris Davies, nous fournirons une réponse écrite sur ce point particulier mais, en substance, la Commission a en point de mire la mise en œuvre. Les règles adoptées doivent être appliquées. Ce n'est pas uniquement une question d'État de droit, mais également de concurrence loyale.

Nous sommes également d'accord sur la nécessité de promouvoir une concurrence loyale entre les producteurs européens et non européens. Le bien-être animal est également une «préoccupation non commerciale» qui doit être défendue et expliquée lors des négociations de l'OMC. Notre stratégie future devra établir ce point de manière claire.

Je prends note de l'appel en faveur d'un nouveau plan d'action pour 2011-15 et suis heureux de vous informer que la Commission a d'ores et déjà commencé à travailler en ce sens. Notre ambition est d'élaborer une nouvelle stratégie pour le bien-être des animaux qui adoptera une approche holistique, prenant en considération les coûts totaux pour les producteurs européens et les conséquences des mesures de bien-être sur leur compétitivité.

Ainsi que le mentionne le rapport, l'article 13 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne souligne la nécessité de prendre en considération tous les animaux. L'idée d'une législation européenne générale en matière de bien-être des animaux, englobant tous les animaux, est également très intéressante. Une telle législation générale pourrait servir de base pour de futures initiatives, y compris législatives, mais également pour l'information des consommateurs, l'éducation, la recherche et la promotion de normes renforcées.

Je note également et apprécie le soutien en faveur de la création d'un réseau européen de centres de référence en matière de bien-être animal. Un tel réseau soutiendrait les institutions européennes, les États membres et les parties prenantes dans leurs actions de promotion d'initiatives en faveur du bien-être des animaux.

Je partage votre avis selon lequel la stratégie future doit examiner de près les coûts et la compétitivité. Nous devons garantir une certaine cohérence entre nos différentes politiques, en gardant à l'esprit la durabilité générale de nos propositions d'un point de vue global.

Le rapport souligne également la nécessité d'aligner le budget européen sur nos ambitions – notamment en dégageant des ressources suffisantes pour la recherche et les nouvelles technologies et techniques dans le domaine du bien-être animal. Il insiste par ailleurs sur la nécessité d'allouer des ressources suffisantes pour le contrôle et le soutien adéquats des producteurs européens.

Ainsi que je l'ai dit, la Commission salue toutes ces idées – qui, réunies, montrent que le bien-être animal est une priorité de l'UE. La Commission prévoit de présenter une nouvelle stratégie européenne pour le bien-être des animaux en 2011.

Le Président. - Le débat est clos. Le vote aura lieu dans deux semaines, lors de la prochaine session plénière à Bruxelles.

Déclaration écrite (article 149)

Véronique Mathieu (PPE), par écrit. – Le bien-être animal est une question importante. La réglementation européenne en la matière doit être appliquée avec rigueur comme le préconise le rapport de Madame Paulsen. Nous devons aussi être vigilants à ce que les normes sur le bien-être animal imposées dans l'UE soient appliquées réciproquement aux produits qui entrent sur le territoire européen. En effet, nos agriculteurs comme l'industrie agroalimentaire européenne ne doivent pas être pénalisés alors qu'ils engagent des frais supplémentaires pour répondre aux exigences de l'UE. Les normes en matière de bien-être animal doivent cohabiter avec la politique commerciale européenne, avec la protection de nos emplois ou encore avec la pratique des activités cynégétiques permettant une régulation de la faune indispensable à l'équilibre de la biodiversité. Par ailleurs, j'exprime mes réserves quant à la création d'un réseau européen de centres de références en matière de bien-être animal. Étant rapporteur sur la décharge 2008 des agences décentralisées de l'UE, je connais bien la problématique de la création des agences qui malheureusement n'a pas de cohérence globale. Cette question, sur laquelle se penche le groupe de travail interinstitutionnel sur les agences, doit être résolue avant d'envisager la création de nouvelles agences.

23. Agriculture de l'UE et changement climatique (brève présentation)

Le Président. - L'ordre du jour appelle le rapport de Stéphane Le Foll, au nom de la commission de l'agriculture et du développement rural, sur l'agriculture de l'UE et le changement climatique (SEC(2009)0417 – 2009/2157(INI)) (A7-0060/2010).

Stéphane Le Foll, rapporteur. – Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, le rapport que je présente au Parlement tente d'expliquer que, dans la lutte contre le réchauffement climatique, l'agriculture a une place et un rôle à jouer.

La nature nous rappelle cette semaine – et les volcans en particulier – qu'elle peut avoir un impact majeur sur les activités des hommes et sur le climat. Mais cela nécessite malgré tout que les hommes, et l'Europe en particulier, prennent leurs responsabilités pour lutter contre ce que l'on appelle le réchauffement climatique.

Mon rapport essaie de montrer que l'agriculture peut à la fois continuer à diminuer ses rejets carbonés, à diminuer ses consommations énergétiques fossiles et surtout, d'un autre côté, à participer de manière très active à la fixation du carbone afin d'atteindre, au niveau mondial, une moindre proportion de rejets carbonés et une plus grande proportion de carbone fixé et séquestré.

Ce rapport essaie de montrer que, en agriculture, il faudrait qu'on passe d'une démarche compartimentée qui consiste, chaque fois que l'on a un problème, à ouvrir une directive sur les sols, sur l'eau, sur les pesticides, que sais-je encore, pour essayer d'aborder la question agricole avec l'ambition de la traiter de manière globale, de manière systémique.

Dans cette approche, on doit pouvoir trouver des pistes pour faire en sorte que l'agriculture, comme je le disais tout à l'heure, non seulement diminue ses consommations énergétiques, mais en même temps participe de manière très active à la fixation du carbone. C'est en particulier le rôle lié à la photosynthèse, à la biomasse, et surtout, ce qui me tient à cœur, lié aussi aux sols, à cette capacité que les sols européens ont à fixer du carbone organique.

Je pense que cette piste que j'ouvre dans ce rapport et qui, je l'espère, sera suivie lors du vote qui aura lieu en plénière à Bruxelles, doit permettre à l'agriculture européenne de rentrer dans une phase de durabilité, d'assurer une transition écologique à cette agriculture qui la mettrait en avance sur un certain nombre d'autres continents ou d'autres agricultures pour faire en sorte qu'elle soit capable d'être performante économiquement, performante écologiquement et, à partir de ce moment-là, performante socialement.

Ce rapport traite donc d'une question particulière, la lutte contre le réchauffement climatique et l'agriculture, mais il a la prétention – je l'espère en tout cas – d'ouvrir d'autres perspectives pour nourrir en particulier le débat qu'il y aura sur l'avenir de la politique agricole après 2013.

Je m'adresse à la Commission, je m'adresserai – je l'ai fait souvent – aux commissions agricoles et je m'adresserai aussi aux différents ministres lorsque j'en aurai l'occasion. Je pense qu'il faut qu'on prenne un virage. Il faut que cette PAC de 2013 soit ambitieuse. Il faut qu'elle s'appuie sur des objectifs qui permettent aux citoyens de comprendre pourquoi nous avons besoin d'une politique agricole commune.

Nous avons besoin d'une politique agricole commune parce que l'Europe de l'agriculture doit assurer à la fois la sécurité alimentaire, mais aussi s'engager sur la voie de la durabilité. C'est en tout cas ce que je propose dans ce rapport, et c'est ce sur quoi j'espère que le Parlement, dans une large majorité, me suivra.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Monsieur le Président, un grand merci au rapporteur pour son rapport. L'agriculture est le secteur économique qui fait déjà, et peut continuer de faire, le plus pour protéger l'environnement. Nous avons déjà réussi à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'agriculture de 20 %. En outre, les terres agricoles et les plantes absorbent de grandes quantités de CO₂ présentes dans l'atmosphère. L'agriculture constitue par conséquent une partie de la solution au problème du changement climatique. Par ailleurs, la production d'aliments pour les 500 millions de citoyens européens doit recevoir la priorité tout en utilisant dans le même temps les ressources de manière aussi efficace que possible et en offrant le niveau de protection le plus élevé possible à l'environnement et à la biodiversité.

Les agriculteurs n'y arriveront pas seuls. Ils ont besoin du soutien d'une politique agricole européenne solide. Ce n'est qu'ainsi que nous pourrions réussir à produire suffisamment d'aliments pour la population mondiale toujours plus nombreuse tout en protégeant l'environnement afin de lutter contre le changement climatique.

Anneli Jäätteenmäki (ALDE). – (FI) Monsieur le Président, le rapport de M. Le Foll est extrêmement important car la production alimentaire et l'agriculture européennes sont deux questions essentielles.

L'Europe doit parvenir à l'autosuffisance. C'est également important pour prévenir le changement climatique, car de courts trajets et des aliments locaux sont la meilleure façon de lutter contre le changement climatique.

L'agriculture doit être durable d'un point de vue écologique et, à cet égard, une lourde tâche nous attend. Les États membres de l'Union européenne peuvent jouer un rôle pionnier dans ce domaine et, à ce niveau, l'Europe et les États membres sont idéalement placés dans le sens où nous avons la possibilité d'investir dans la recherche.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Monsieur le Président, je voudrais remercier très sincèrement M. Le Foll pour son rapport. Il contient des points très importants que nous devons prendre en considération dans le futur. La protection du climat doit également figurer dans la nouvelle réforme agricole; elle doit être intégrée dans cette réforme. Dans le futur, nous aurons besoin de procédures durables et écologiques garantissant la protection de l'environnement. L'agriculture n'est pas uniquement une victime de la protection climatique; elle en est aussi en grande partie responsable. L'agriculture continue en effet de générer 10 % des gaz à effet de serre. Une réduction est nécessaire à cet égard, également.

Il convient par ailleurs de prendre note d'un point mentionné dans le rapport Le Foll, à savoir le fait que nous importons une grande partie de notre soja depuis le Brésil, par exemple. L'agriculture européenne est également en partie responsable de la transformation de parcelles de forêts vierges dans d'autres pays en terres agricoles exploitées de manière très intensive, ce qui finit par avoir des répercussions ici également. C'est un point que nous devons prendre en considération à l'avenir. Nous devons également nous efforcer de rétablir notre propre approvisionnement en protéines en Europe. Cela fait également partie de la solution aux problèmes environnementaux liés à la protection climatique.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Un aspect fondamental du rapport Le Foll est que, sans l'agriculture, nous n'aurions pas la moindre chance de prendre des mesures de lutte contre le changement climatique mondial. En même temps, je pense à la sylviculture, en particulier, qui, à ce jour, n'a bénéficié d'aucun soutien adéquat. Je suis entièrement d'accord sur le fait que, dans le futur, l'agriculture devra être plus écologique et plus respectueuse de l'environnement. D'une part, il s'agit d'un point très important et, d'autre part, l'agriculture produit de nombreux biens publics environnementaux – biodiversité, protection du paysage, pureté de l'eau, etc. – qui ne sont pas suffisamment récompensés par le marché et la politique agricole commune. Notre politique agricole commune doit par conséquent, à partir de 2013, créer un marché pour les biens publics environnementaux de sorte que les agriculteurs puissent recevoir des services supplémentaires et une compensation pour les services supplémentaires qu'ils offrent.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Monsieur le Président, ce rapport d'initiative concerne un secteur extrêmement important car le rôle joué par l'agriculture ne fera que croître dans le futur. La demande d'aliments augmente rapidement à travers le monde, tandis que le changement climatique réduit la superficie des terres disponibles pour l'agriculture aux quatre coins de la planète. Qui plus est, les exigences des consommateurs concernant la qualité des aliments ne cessent de croître.

En plus d'assurer sa propre sécurité alimentaire de manière fiable, l'Europe doit jouer un rôle dans la préservation de l'approvisionnement alimentaire des autres continents.

L'investissement dans une sylviculture durable et l'exploitation plus efficace des forêts doivent également être considérés comme des éléments importants de la politique climatique européenne. De ce fait, j'ai été quelque peu déçue par le montant dérisoire alloué à l'agriculture et à la sylviculture dans la stratégie 2020 de l'UE. Après tout, l'agriculture et la sylviculture jouent un rôle essentiel en garantissant la sécurité alimentaire de l'UE, la production plus efficace de bioénergies et la viabilité des zones rurales.

Marit Paulsen (ALDE). – (SV) Monsieur le Président, si vous me le permettez, je voudrais remercier le rapporteur pour cette nouvelle approche très rafraîchissante. Je suis personnellement convaincue que l'agriculture et la sylviculture sont de loin les éléments les plus importants de nos efforts pour réduire les émissions de dioxyde de carbone, en particulier si nous voulons lier le carbone présent dans les arbres, les plantes et les racines et le fixer dans le sol. Il ne s'agit pas ici de maîtriser de nouvelles technologies ou de mettre sur pied des projets de recherche car nous disposons déjà des connaissances et des instruments requis.

Dans la mesure où je viens de parler de la protection des animaux et de leur bien-être, je voudrais poser une question radicale: ne devrions-nous pas modifier la politique agricole commune elle-même? Si nous rémunérions les agriculteurs pour tous les avantages essentiels à la vie – comme c'est le cas ici – qu'ils offrent à l'ensemble de la société, alors, au lieu de payer pour ce que les gens possèdent, nous les rétribuerions pour ce qu'ils font.

Vasileica Viorica Dăncilă (S&D). – (RO) Avant toute chose, je voudrais féliciter le rapporteur pour l'approche globale qu'il a adoptée à l'heure de s'attaquer à l'un des problèmes les plus urgents d'aujourd'hui. Le changement

climatique représente l'une des plus graves menaces pour l'environnement, mais aussi pour l'économie et la société. La productivité des cultures agricoles fluctue d'une année à l'autre en raison de leur sensibilité aux variations extrêmes des conditions climatiques, avec des conséquences implicites sur l'ensemble des secteurs de l'économie, même si l'agriculture demeure le plus vulnérable d'entre eux.

Face à ce contexte, les stratégies de la Commission européenne doivent prendre à la fois en considération la prévention et l'atténuation des conséquences négatives sur l'agriculture dans l'Union européenne en mettant en œuvre un plan d'action dans les régions les plus touchées. Je veux parler de l'adaptation des activités agricoles aux nouvelles conditions: le boisement, la gestion des ressources en eau de l'agriculture et l'assainissement des terrains pollués.

La deuxième mesure doit consister en un plan pour l'avenir visant à éliminer les causes du changement climatique en encourageant une économie à faibles émissions de CO₂, combinée à la promotion de la sécurité énergétique. L'Union européenne doit asseoir sa position de leader dans la lutte contre le changement climatique, que nous devons éviter de reléguer en deuxième position face aux difficultés économiques actuelles.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Monsieur le Président, je suis impressionné par l'approche globale de ce rapport. Je voudrais néanmoins poser une question simple: quelles sont la responsabilité, l'influence et les conséquences réelles de l'agriculture sur le changement climatique? Je pense aux effets positifs, mais également négatifs. L'état de la science et les résultats de nos recherches peuvent-ils être considérés comme des arguments suffisamment solides pour espérer une augmentation majeure des dépenses consenties pour la lutte contre le réchauffement, qui n'a pas encore été pleinement défini? Il est après tout urgent de lutter contre les conséquences de la crise économique, du chômage et autres difficultés découlant de la situation socio-économique de l'Union.

Dans quelle mesure la politique agricole commune est-elle déjà en train de mettre en œuvre les exigences de la protection climatique et quels sont les instruments de la PAC qui pourront être appliqués à ce secteur dans le futur?

Chris Davies (ALDE). – (EN) Monsieur le Président, je voudrais dire quelques mots à propos de l'endroit où je vis. J'ai la chance de vivre en bordure des landes de Saddleworth, entre les villes de Manchester et Leeds. Il s'agit en fait de l'extrémité sud d'une tourbière qui s'étend de l'Angleterre à l'Écosse.

C'est un habitat très rare en Europe, mais qui a été dénudé par 250 années de pollution industrielle qui ont dévasté les diverses espèces qu'il peut accueillir en temps normal. À cela, se sont ajoutés le surpâturage – sans doute par les moutons – et les incendies. Il est clair que la tourbière libère des gaz à effet de serre à mesure qu'elle s'assèche. C'est ainsi qu'une réserve potentielle énorme de gaz à effet de serre est libérée par ce qui devrait être une superbe région.

La «Royal Society for the Protection of Birds» tente aujourd'hui de restaurer cet habitat en y faisant notamment à nouveau pousser la sphaigne, qui a donné naissance à la tourbière. Les fonds nécessaires à cette fin ne se chiffrent pas en millions d'euros – ils sont de l'ordre des dizaines de milliers, ou peut-être des centaines de milliers. Il s'agit d'un petit élément susceptible de contribuer à la fois à la restauration et au renforcement de la biodiversité, mais également à la protection de cet habitat des landes qui fait en sorte que ces gaz à effet de serre demeurent piégés en son sein. C'est un point que nous devons garder très clairement à l'esprit à l'heure d'examiner sur la réforme de la politique agricole commune.

Silvia-Adriana Țicău (S&D). – (RO) L'agriculture est responsable d'une part significative des émissions totales de dioxyde de carbone, raison pour laquelle nous insistons sur la nécessité d'améliorer l'efficacité énergétique de ce secteur. Je demande instamment à la Commission de vérifier en permanence le lien entre les prix alimentaires élevés et la hausse des prix de l'énergie, en particulier des carburants utilisés.

Je voudrais vous rappeler que les mesures incitatives en faveur de la culture durable de plantes énergétiques ne doivent pas mettre en péril la production alimentaire. C'est pourquoi nous demandons à la Commission de surveiller les conséquences d'une augmentation de la production de biocarburants dans l'Union européenne et dans les pays tiers en termes de changements dans l'affectation des terres, de prix des produits alimentaires et d'accès à la nourriture.

Nous demandons à la Commission et aux États membres de promouvoir la recherche et le développement afin de prévenir le changement climatique et de nous permettre de nous y adapter. Je pense plus particulièrement à la recherche portant sur les biocarburants de la prochaine génération.

Andris Piebalgs, *membre de la Commission*. – (EN) Monsieur le Président, je voudrais remercier le rapporteur, M. Le Foll, pour ce rapport très important sur l'agriculture et le changement climatique.

La lutte contre le changement climatique est une priorité absolue dans le monde entier. L'UE y contribue déjà de manière considérable, tout comme le secteur agricole. Nous avons une politique qui limite les émissions de gaz à effet de serre. L'agriculture fournit également des sources d'énergie renouvelable grâce à une utilisation plus efficace de l'ensemble du cycle et de tous les produits qu'elle génère. La politique agricole européenne s'efforce en outre d'optimiser le rôle de puits de carbone des terres agricoles.

Depuis la réforme de 1992, des progrès significatifs ont été faits concernant l'intégration de tous les aspects environnementaux dans la politique agricole commune. La récente réforme du «bilan de santé» constituait une étape supplémentaire en ce sens en mettant notamment l'accent sur l'atténuation du changement climatique et l'adaptation.

Le cadre actuel de la politique agricole commune offre une approche équilibrée entre les exigences contraignantes dont l'application est assurée au moyen de la conditionnalité, qui fixe des limites pour certaines pratiques agricoles, et les mesures incitatives positives en faveur de pratiques agricoles sans incidence sur le climat offertes par le développement rural.

La Commission partage totalement l'avis selon lequel le problème du changement climatique doit à présent être pris en charge au niveau mondial et, à cet égard, il est important que d'autres suivent notre exemple. Nous devons, d'une part, soutenir davantage l'agriculture européenne afin qu'elle contribue à l'atténuation du changement climatique en réduisant ses propres émissions de gaz à effet de serre, en améliorant le stockage du CO₂ dans le sol et en utilisant des énergies renouvelables provenant d'autres sources et, d'autre part, être plus productifs, plus efficaces dans la fourniture de ressources alimentaires, de manière à démontrer qu'il est possible d'atteindre les deux objectifs, à savoir la sécurité alimentaire et la durabilité environnementale.

Dans ses préparatifs actuels de la politique agricole commune pour la période après 2013, et à la lumière des négociations en cours sur le changement climatique, la Commission examinera diverses solutions afin d'intégrer davantage et de manière plus efficace les objectifs en matière d'adaptation et d'atténuation dans les instruments de la politique agricole commune.

Le Président. – Le débat est clos.

Le vote aura lieu dans deux semaines, lors de la prochaine session plénière à Bruxelles.

Déclarations écrites (article 149)

Robert Dušek (S&D), *par écrit*. – (CS) L'agriculture est, et continuera d'être, directement affectée par le changement climatique, dans la mesure où elle implique des organismes vivants et où ses résultats sont influencés, avant tout, par la qualité du sol, de l'eau et de l'air. Malheureusement, à l'heure actuelle, l'agriculture contribue également (à concurrence d'environ 10 %) à la génération de gaz à effet de serre. Les engrais azotés libèrent du protoxyde d'azote, tandis que le processus de digestion du bétail crée du méthane. Il est clair que l'agriculture peut contribuer à la lutte contre le réchauffement planétaire, notamment grâce à de nouvelles techniques de labourage visant à préserver le sol et à réduire le stockage de CO₂, ainsi que d'un soutien à la sylviculture, à l'agroforesterie et à l'agriculture biologique. Je salue et soutiens totalement la position du rapporteur concernant l'introduction d'une véritable politique européenne pour la sylviculture, qui permettrait de soutenir l'administration forestière et la production ultérieure des forêts, et non d'exploiter les forêts essentiellement pour des activités économiques ayant pour finalité première de dégager des bénéfices financiers, que ce soit au profit d'entités privées ou semi-nationalisées. Les recherches scientifiques montrent que ce secteur offre un potentiel unique de capture du carbone de manière naturelle et non polluante. Les forêts contribuent également à réduire les problèmes d'érosion et de dégradation du sol, de raréfaction de l'eau et de pollution, ainsi qu'à préserver la biodiversité des espèces végétales et animales. C'est pour toutes ces raisons que j'apporte un soutien total à l'adoption du rapport.

Mairead McGuinness (PPE), *par écrit*. – (EN) Je salue ce rapport opportun qui se penche sur le rôle que peut jouer l'agriculture dans l'atténuation des répercussions du changement climatique. Le rapport de la FAO intitulé «La situation mondiale de l'alimentation et de l'agriculture 2009» souligne l'importance du bétail pour la production alimentaire partout dans le monde. Or, pour répondre à la demande mondiale en aliments, il est primordial de maintenir nos niveaux actuels de production. Nous devons toutefois trouver un équilibre entre la fourniture de nourriture en suffisance pour la population mondiale et la production de ces aliments d'une manière qui n'aggrave pas les conséquences négatives sur le climat mondial. Le rôle que peuvent jouer

les agriculteurs européens à cet égard apparaîtra plus clairement dans le débat en cours sur la forme future de la PAC après 2013 et il est essentiel que l'UE aide ses agriculteurs à parvenir à cet équilibre.

Je soutiens totalement l'appel lancé dans ce rapport du PE en vue d'accorder une compensation aux agriculteurs pour leurs efforts en vue de réduire les émissions et de leur apporter un soutien afin de s'adapter aux mesures d'atténuation du réchauffement climatique. La proposition concernant le développement d'une stratégie européenne visant à s'attaquer aux conséquences négatives des conditions météorologiques sur l'agriculture européenne est la bienvenue et est en fait des plus pertinentes au vu des conditions climatiques extrêmes qu'ont connues les agriculteurs ces derniers mois.

Rovana Plumb (S&D), par écrit. – (RO) Le changement climatique a une influence directe sur l'agriculture. Ses conséquences les plus graves sont particulièrement ressenties par la population des zones rurales, qui dépendent de l'agriculture pour vivre. Les femmes figurent au nombre des personnes les plus vulnérables à l'incidence du changement climatique. Cela s'explique par le fait que, d'une part, elles représentent la majorité de la main-d'œuvre agricole dans bon nombre de pays et que, d'autre part, elles ne bénéficient pas des mêmes possibilités d'obtention de revenus que les hommes.

Les méthodes agricoles déployées à l'aube de ce nouveau millénaire exigent des efforts humains en vue de satisfaire les principales exigences: garantir la sécurité et la sûreté alimentaires de la population mondiale (qui devrait atteindre la barre des 9 milliards d'ici 2050), harmoniser les mesures de soutien à l'amélioration quantitative et qualitative de la production agricole visant à produire des aliments en fonction des exigences en matière de développement imposées par la production de biocarburants, tout en assurant la protection des écosystèmes et en mettant fin à l'interconnexion entre croissance économique et dégradation de l'environnement.

J'estime qu'une nouvelle stratégie doit être adoptée, sur la base d'une approche nouvelle axée sur des modèles de production agricole durables, exigeant une aide compensatoire afin de couvrir les coûts supplémentaires associés à ces objectifs (contrats d'éco-certification locaux, par exemple), de même que sur la création d'emplois verts et l'intégration des femmes sur le marché du travail (préservation des zones rurales, conservation de la biodiversité, serres pour légumes et fleurs).

24. L'agriculture dans les zones à handicaps naturels: un bilan spécial de santé (brève présentation)

Le Président. - L'ordre du jour appelle le rapport de Herbert Dorfmann, au nom de la commission de l'agriculture et du développement rural, sur l'agriculture dans les zones à handicaps naturels: un bilan spécial de santé (COM(2009)0161 – 2009/2156(INI)) (A7-0056/2010).

Herbert Dorfmann, rapporteur. – (DE) Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, Mesdames et Messieurs, ce rapport se penche sur une communication de la Commission concernant l'agriculture dans les zones à handicaps naturels.

De manière plus spécifique, il s'agit de délimiter les zones défavorisées et, en particulier, de trouver de nouvelles méthodes de délimitation. Ces zones sont actuellement définies sur la base de critères principalement ou exclusivement nationaux. Ces critères s'élèvent à plus d'une centaine et sont totalement différents d'un État membre de l'Union à l'autre.

Cette prolifération ne favorise pas l'uniformité, une situation dénoncée par la Cour des comptes en maintes occasions. Dans sa communication, la Commission propose désormais une nouvelle méthode de délimitation de ces zones sur la base de huit critères différents, qui visent à redéfinir totalement ces zones.

Le Parlement ignore quelles seront les répercussions de ces critères car les simulations de zones réclamées aux États membres par la Commission n'étaient pas disponibles au moment de l'élaboration de ce rapport, de sorte que nous n'avons pas eu l'occasion d'y jeter un œil.

Je voudrais vous résumer les propositions contenues dans ce rapport. Nous pensons que, en principe, une méthode uniforme de délimitation est raisonnable et pourrait en outre s'avérer nécessaire pour garantir une certaine uniformité au sein de l'Union européenne. Nous estimons également que l'indemnité compensatoire – qui, pourrait-on dire, est le principal résultat de ce processus de délimitation, puisqu'elle a pour finalité première de permettre à ces zones de recevoir des paiements compensatoires – est un élément extrêmement

important de la politique agricole et, surtout, rend l'agriculture possible là où elle aurait été très difficile autrement, en d'autres termes, dans les zones défavorisées, en particulier les régions montagneuses.

Nous ne sommes cependant pas en mesure d'évaluer la qualité de ces critères, c'est-à-dire de déterminer s'ils sont ou non opérationnels, car nous n'avons actuellement pas accès aux simulations de zones. Le degré de précision des critères proposés soulève cependant certains doutes très spécifiques.

Il conviendra par ailleurs de déterminer si les critères proposés aujourd'hui par la Commission doivent être en fait traités de cette manière, c'est-à-dire séparément, critère par critère, ou si, dans certaines circonstances, l'accumulation de ces critères doit être envisagée. Le handicap est souvent le résultat d'une combinaison de facteurs, de sorte qu'il nous semble tout à fait raisonnable de voir s'il ne serait pas indispensable d'envisager une accumulation de ces critères.

Nous devons également voir si le principe de subsidiarité doit être pris en considération à cet égard, c'est-à-dire si, dans ce cas également, nous ne devrions pas établir un cadre rudimentaire sur la base des nouveaux critères, puis donner aux États membres et aux régions la possibilité de l'affiner.

Enfin, j'estime essentiel d'envisager également des périodes de transition. Cette délimitation se traduira par l'élimination de certaines régions de la liste des zones délimitées et ces régions doivent pouvoir bénéficier d'une période de transition suffisamment longue.

En résumé, je voudrais dire – et je pense que le rapport reflète également cette opinion – que la communication actuelle de la Commission doit encore être affinée et que, avant d'être mise en œuvre, elle devra être soigneusement examinée, car elle sera lourde de conséquences pour les agriculteurs concernés.

Enfin, je voudrais remercier sincèrement mes collègues au sein du Parlement, de même que le personnel de la Commission, pour avoir pris part, au cours des derniers mois, à l'élaboration de ce rapport.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Monsieur le Président, un grand merci au rapporteur pour son excellent rapport. La subvention des zones défavorisées constitue un élément central de la politique agricole commune en vue de maintenir la distribution universelle de l'agriculture à travers l'Europe. Il convient dès lors de saluer l'approche de la Commission visant à développer un système de délimitation de ces zones applicable dans toute l'UE. Reste toutefois à savoir si les huit critères développés à cette fin seront suffisants. Je ne suis pas convaincu que ces critères soient les plus adéquats. Je ne comprends pas – et je pense qu'il en va de même pour le rapporteur et l'ensemble de la commission de l'agriculture et du développement rural – pourquoi la Commission ne nous a pas communiqué les résultats de la simulation de ces huit critères. J'en appelle dès lors à la Commission afin qu'elle remédie à cette situation qui se reproduit un peu trop souvent.

Si nous voulons et devons évaluer quelque chose, il va de soi que nous avons besoin d'en connaître les résultats. À mes yeux, cette situation reflète dans une certaine mesure un manque de confiance à l'égard du Parlement. Cela signifie que, dans le cas de cette proposition de règlement en particulier, il reste encore beaucoup à faire. J'espère que la Commission examinera attentivement le rapport Dorfmann, que nous avons fait nôtre. Personnellement, j'espère que M. Dorfmann pourra continuer d'apporter sa contribution politique à ce dossier.

Martin Häusling (Verts/ALE). – (DE) Monsieur le Président, je voudrais moi aussi remercier M. Dorfmann pour son rapport. Sa présentation montre clairement qu'il reste un certain nombre de points à clarifier concernant ce dossier. À l'instar des orateurs qui se sont exprimés avant moi, je pense moi aussi que le cadre actuel de délimitation de ces zones est trop rudimentaire. Bon nombre des éléments de ce cadre ne répondent pas aux besoins des régions défavorisées. Je doute que nous réussissions avec ces seuls critères naturels.

Nous devons également examiner de près la situation sociale, qui joue un rôle déterminant dans les régions défavorisées. Les paiements en faveur des régions défavorisées étant essentiels pour la survie de nombreuses exploitations agricoles, la Commission se doit de réfléchir à nouveau à l'amélioration du cadre actuel afin d'offrir à de nombreuses régions une chance de survivre.

Je crains que la mise en œuvre du système actuel n'entraîne de profonds bouleversements, pas toujours compréhensibles, qui ne feront que susciter l'inquiétude et l'incertitude au sein du monde agricole. Nous devrions y réfléchir à nouveau.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Il est primordial que, sur la base du rapport Dorfmann, le budget de la politique agricole commune continue d'accorder la priorité au soutien des zones agricoles à handicaps naturels car, sans un tel soutien, ces zones risquent de connaître de graves problèmes écologiques et sociaux.

Il est agréable de voir que la Commission – qui mérite des éloges à cet égard – laisse le soin aux États membres d'identifier les zones éligibles, sur la base des huit critères. En même temps, je voudrais attirer votre attention sur les différences et les discriminations actuelles entre les États membres, notamment concernant les paiements directs, qui sont imposés aux nouveaux États membres, notamment le pays du commissaire, la Lettonie, mais aussi à d'autres nouveaux États membres. Dans mon pays, l'approvisionnement en eau de la région des dunes (Homokhátság) suscite une réelle préoccupation, le niveau des nappes souterraines ayant baissé de 4-5 mètres en quatre décennies, de sorte que la région est aujourd'hui semi-désertique. Ce problème se pose également dans le sud de l'Europe, d'où l'importance de trouver une solution à la problématique de la gestion de l'eau dans la future politique agricole commune.

Michel Dantin (PPE). - Monsieur le Président, je voudrais remercier notre collègue Dorfmann de son excellent travail sur ce rapport. Je crois qu'il fait parfaitement le tour de la question telle qu'elle se pose aujourd'hui à partir des propositions de la Commission.

C'est surtout à Monsieur le Commissaire que je voudrais m'adresser: ce travail est engagé depuis un grand nombre de mois. Il crée un émoi certain dans plusieurs secteurs de nos pays, qui risquent d'être déclassés, et ce déclassement intervient ou pourrait intervenir à un moment – et ce sera l'objet de la question orale de demain soir – où de nombreuses productions sont particulièrement en difficulté. Il y a donc nécessité d'avancer et d'avancer vite. Je ne pense pas que l'on pourra attendre trois ans avant d'apporter une réponse claire aux agriculteurs qui sont concernés par ce zonage.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Monsieur le Président, il est très positif que ce rapport mette particulièrement en évidence les régions moins favorisées. Son idée centrale en est, et tout le monde ici la soutient probablement, que les exigences d'une production agricole rentable doivent être respectées partout dans l'Union européenne, aujourd'hui et à l'avenir.

La confusion semble régner concernant le critère permettant de définir les régions moins favorisées. Nous devons particulièrement nous concentrer sur l'agriculture des régions moins favorisées parce que les réformes précédentes de la politique agricole commune ont très souvent été menées du point de vue des régions favorisées.

Pour que les régions moins favorisées puissent continuer à se développer, il est extrêmement important de recourir à des mécanismes réglementaires proportionnels. L'abrogation de certains mécanismes réglementaires proportionnels précédents par l'UE n'a pas été une réussite. Par exemple, le retrait des quotas laitiers et l'abolition du système de mise en jachère ont été des décisions erronées du point de vue des régions moins favorisées.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Monsieur le Président, le subventionnement de l'agriculture européenne ne peut être remis en question. Diverses conditions sociales et historiques, mais aussi liées à la production, telles que le climat, la qualité du sol, le problème de l'accès à l'eau et la situation des terres, justifient l'octroi de ces subventions. La plupart de ces conditions ont une incidence majeure sur le rendement de la production et les performances économiques et ont influencé les éléments constitutifs actuels de la politique agricole commune.

Je partage les points de vue et les craintes de l'auteur concernant l'absence d'informations sur les effets escomptés de la nouvelle approche. Se peut-il que les critères utilisés jusqu'à ce jour aient été aussi inappropriés? Nous attendons des calculs et une analyse plus approfondie des conséquences. Il conviendra de voir comment maintenir la production agricole dans les zones défavorisées, car il s'agit là d'une question cruciale. J'estime que ces zones doivent continuer de recevoir un soutien approprié dans le cadre de la politique agricole commune du futur cadre financier.

Andris Piebalgs, membre de la Commission. – (EN) Monsieur le Président, je voudrais remercier M. Dorfmann pour son excellent rapport sur la communication de la Commission intitulée «Vers un meilleur ciblage de l'aide aux agriculteurs établis dans les zones à handicaps naturels».

Je voudrais soulever un certain nombre de points. L'objectif général des paiements en faveur des zones à handicaps naturels est d'assurer la continuité de l'utilisation des terres et, au travers de la gestion des terres agricoles, de préserver le paysage et de promouvoir des systèmes d'élevage durables. Les paiements en faveur des agriculteurs de ces zones compensent les coûts supplémentaires et les pertes de revenu encourus par ces agriculteurs à cause des handicaps naturels existants.

Le Conseil a décidé de supprimer les critères socio-économiques des objectifs des paiements en faveur des zones à handicaps naturels. Cette suppression doit être considérée à la lumière de l'ensemble de mesures mises à la disposition des États membres dans le cadre du règlement sur le développement rural – la diversification vers des activités non agricoles, le développement de micro-entreprises et de petites et moyennes entreprises, la promotion des activités touristiques et la fourniture de services de base.

Les paiements en faveur des zones à handicaps naturels ne constituent donc pas un levier d'intervention visant à résoudre le problème du dépeuplement. La compensation des agriculteurs vivant dans des zones où la production n'est pas entravée par des handicaps naturels et où il n'y a pas de coût supplémentaire ou de pertes de revenus aurait pour effet de distordre la concurrence avec les agriculteurs d'autres régions. En outre, les indicateurs socio-économiques évoluent au fil du temps et nécessiteraient dès lors un processus continu de suivi et de révision pour chaque zone concernée.

La proposition visant à prendre l'éloignement en considération n'est pas réalisable au vu du cadre convenu établi par le Conseil, qui concerne les handicaps naturels. Pour ce qui est du caractère périphérique, d'autres niveaux de délimitation sont possibles, notamment l'article du règlement concernant les handicaps spécifiques.

La Commission a invité les États membres à soumettre des propositions alternatives concernant les critères biophysiques et leurs seuils aux différents stades du processus. La validité de ces propositions, mais surtout leur transparence et leur applicabilité à travers toute l'Union, seront analysées par des scientifiques. Les seuils alternatifs doivent toutefois permettre de conclure qu'une zone donnée est affectée par un handicap significatif, ainsi que le souhaite le Conseil.

Une fois l'exercice de test d'une délimitation sur la base de critères biophysiques terminé, ses résultats seront pris en considération dans la proposition de la Commission concernant la politique agricole commune après 2013. Une proposition juridique visera également à assurer une transition en douceur pour les régions qui risquent de perdre leur statut de zone à handicaps naturels.

Le Président. - Le débat est clos.

Le vote aura lieu dans deux semaines, lors de la prochaine session plénière à Bruxelles.

Déclarations écrites (article 149)

Anneli Jäätteenmäki (ALDE), par écrit. – (EN) Je voudrais remercier le rapporteur pour son excellent travail. La préservation de la diversité et de l'activité des zones rurales est importante pour plusieurs raisons, notamment la demande mondiale croissante de produits alimentaires et d'activités touristiques compatibles avec l'environnement. En outre, l'arrêt de la culture des terres constituerait un terrible échec pour de nombreuses régions, tant du point de vue des revenus ruraux vitaux que de la dégradation du paysage, dont la formation s'est parfois étalée sur plusieurs siècles.

Petru Constantin Luhan (PPE), par écrit. – (RO) Le régime de soutien aux zones affectées par des handicaps naturels a contribué de manière efficace au maintien de l'exploitation des terres agricoles dans ces régions. L'importance de l'octroi de paiements compensatoires adéquats aux zones défavorisées est incontestable.

Le processus de délimitation et de classification de ces zones a été réalisé par les États membres sur la base d'une série de critères, fixés en fonction de leur propre ensemble d'indicateurs. Il est cependant extrêmement difficile de comparer ces ensembles d'indicateurs car ils font appel à différentes méthodes de classification et de pondération des régions. La définition d'un ensemble commun de critères de classification renforcerait la transparence, la fiabilité et l'efficacité du régime à travers toute l'Europe. À cet égard, je soutiens la nécessité de revoir le régime d'aide aux agriculteurs des zones à handicaps naturels et d'élaborer une stratégie globale pour les zones défavorisées, de manière à réduire les disparités entre les États membres au niveau de l'allocation du soutien financier.

James Nicholson (ECR), par écrit. – (EN) Nous devrions garder à l'esprit que 54 % des terres cultivées dans l'UE sont actuellement considérées comme des zones défavorisées. Le maintien du régime de soutien aux zones défavorisées est vital si nous voulons compenser les agriculteurs qui fournissent des biens publics, évitent l'abandon des terres, contribuent à la promotion de la biodiversité et soutiennent les communautés rurales. Le marché omet de récompenser ou de compenser les agriculteurs pour ces réalisations dans des zones où l'élevage se heurte à des handicaps naturels. Nous devons dès lors nous assurer du financement adéquat de toute nouvelle réforme du système d'aide aux zones défavorisées dans le cadre du budget général de la PAC, de même que de l'équité et du caractère non discriminatoire du système de classification utilisé. Les huit critères biophysiques proposés par la Commission dans sa communication initiale pour évaluer la

classification des zones affectées par des handicaps naturels significatifs favoriseraient clairement les climats plus chauds et plus secs d'Europe continentale. Je me réjouis dès lors de voir que divers amendements faisant allusion au «bilan hydraulique du sol» et au «nombre de jours de capacité au champ» ont été adoptés au niveau de la commission. Il s'agit là d'une première étape en vue de s'assurer que les pays du nord de l'Europe, tels que le Royaume-Uni et l'Irlande, ne font l'objet d'aucune discrimination dans le cadre d'un nouveau système de classification.

25. Simplification de la PAC (brève présentation)

Le Président. - L'ordre du jour appelle le rapport de Richard Ashworth, au nom de la commission de l'agriculture et du développement rural, sur la simplification de la PAC (COM(2009)0128 – 2009/2155(INI)) (A7-0051/2010).

Richard Ashworth, rapporteur. – (EN) Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, nous en sommes aux tous premiers stades de ce débat qui nous conduira à la réforme de la politique agricole commune après 2012. Dans ce rapport, j'ai évoqué une série de principes qui, d'après moi, devraient sous-tendre la politique agricole commune réformée. Il est clair que l'industrie agricole doit changer afin de refléter à la fois les défis de notre temps, mais surtout ceux du futur.

Ces défis concerneront notamment la sécurité alimentaire, la volatilité du marché, le changement climatique et la nécessité de répondre de manière adéquate aux attentes en matière de fourniture de biens publics. Il est dès lors clair que la politique agricole commune doit évoluer afin de refléter ces défis, tout comme sa mise en œuvre.

C'est à dessein que je me suis abstenu d'entrer dans les détails lorsque j'ai exposé les principes qui doivent sous-tendre la politique agricole commune réformée; ceux-ci seront précisés dans des rapports ultérieurs. Au lieu de cela, j'ai développé deux thèmes centraux: d'une part, le fait que la politique agricole commune doit être rendue plus simple, plus équitable et plus transparente et, d'autre part, le fait que la culture de la politique agricole commune doit changer et que la politique agricole commune réformée future doit être davantage axée sur les résultats en étant moins écrasée sous le poids d'une réglementation excessive.

J'ai mis en évidence quatre solutions qui devraient nous permettre de réduire le fardeau bureaucratique qui pèse sur les exploitations agricoles. Premièrement, nous devrions nous assurer que les exigences imposées à l'industrie sont proportionnelles au risque évalué. Deuxièmement, nous pourrions harmoniser les normes et procédures d'inspection exigées de l'industrie. Troisièmement, nous pourrions ou devrions élargir le cadre de l'auto-certification au sein de l'industrie et, quatrièmement, nous devons nous assurer que les sanctions imposées aux exploitations agricoles sont proportionnées au niveau de l'infraction et remplacent les sanctions forfaitaires actuelles inappropriées, en particulier dans les cas où les infractions ne sont pas dues à une faute de l'agriculteur.

À mes yeux, l'un des objectifs de la politique agricole commune devrait être d'aider et d'encourager l'industrie à s'adapter à ces nouveaux défis. Pour ce faire, une évolution de la culture de la politique agricole commune est nécessaire. Elle se doit d'adopter une approche plus flexible et subtile. La consultation des parties prenantes de l'industrie doit être intensifiée, notamment en vue d'évaluer plus précisément les répercussions de la proposition de règlement. La PAC doit également pouvoir être interprétée plus facilement. La politique agricole commune réformée doit pouvoir démontrer publiquement l'apport de l'industrie en termes de biens publics. Elle doit trouver des solutions pour réduire le coût du respect de ses exigences pour l'industrie et, enfin, elle doit gérer l'industrie de manière à la fois efficace, efficiente et équitable.

Ce rapport présente une série de solutions susceptibles d'être mises en œuvre.

Sari Essayah (PPE). – (FI) Monsieur le Président, le fardeau de la gestion de l'agriculture qui pèse sur les agriculteurs doit impérativement être allégé et, à cet égard, il convient de saluer les méthodes mises en évidence par le rapporteur. Certains agriculteurs ont déclaré avoir le sentiment d'être des criminels au vu de la multitude de documents et règlements administratifs qui leur est imposée. La politique agricole commune doit être simplifiée.

Il convient toutefois de préciser que, face aux changements de plus en plus nombreux intervenant sur les marchés et à la diminution de la protection des importations européennes, des mécanismes administratifs et réglementaires pour le marché seront également nécessaires dans le futur. Ainsi, des systèmes d'inventaire et peut-être même des activités de promotion des exportations seront également nécessaires dans le futur.

Il est clair qu'il n'y a pas de manière simple de maintenir ces systèmes. Nous devrions créer un système de réglementation semblable à un système de quota, en particulier dans le cas de produits fragiles tels que le lait; sinon, la production dans les régions défavorisées deviendra impossible.

Csaba Sándor Tabajdi (S&D). – (HU) Je tiens à féliciter le rapporteur, car ses propositions, mais aussi la philosophie tout entière de ce rapport, sont excellentes. Excellentes car elles cherchent à apporter un soutien dans le futur aux personnes qui pratiquent activement l'agriculture, autrement dit, aux personnes qui cultivent la terre. J'estime que le point soulignant l'importance de mettre un terme aux distorsions sectorielles et autres dans la future politique agricole commune est lui aussi excellent et, à cet égard, je voudrais une fois de plus insister sur la discrimination dont font l'objet les nouveaux États membres. De la même façon, il est primordial que les règlements de l'Union européenne soient simplifiés, mais cela dépend en grande partie de la mise en œuvre par les États membres. Permettez-moi de citer un exemple typique: il y a deux ans, le Conseil a adopté un règlement introduisant l'identification électronique individuelle obligatoire de tout ovin et caprin destiné à l'abattage de moins de 12 mois. Dans le cas des États membres les plus pauvres, où les pouvoirs publics n'ont pas la possibilité d'offrir un soutien, ce règlement a appauvri le secteur et l'a mis dans une situation désespérée. Il s'agit là d'une autre illustration de la manière dont une réglementation et une bureaucratie excessives peuvent causer de graves préjudices dans le cadre de la politique agricole commune. Cet exemple souligne en outre l'importance du rapport de M. Ashworth, de même que de ceux de M. Dorfmann et de M. Le Foll.

Herbert Dorfmann (PPE). – (DE) Monsieur le Président, permettez-moi de remercier M. Ashworth pour cet excellent rapport. La politique agricole commune est fructueuse, même si ce succès est parfois terni par une bureaucratie excessive. Cela vaut tant pour le premier pilier de la politique agricole que pour le deuxième. Mais c'est particulièrement vrai pour les petites exploitations agricoles, qui sont confrontées à une bureaucratie parfois totalement disproportionnée par rapport aux résultats et à l'argent perçu.

Dans le cadre de la réforme de notre politique agricole, nous devons envisager la mise en place d'un règlement pour les petits producteurs et tenter de trouver une solution plus simple pour les exploitations agricoles auxquelles nous n'accordons parfois des primes, au titre des différents chapitres budgétaires, que pour un montant total d'à peine quelques centaines, voire quelques milliers d'euros, sans perdre de vue nos objectifs et en évitant d'engendrer une confusion autour de l'octroi des subventions. Un tel résultat doit être possible et nous devons mettre tout en œuvre pour y parvenir.

Zoltán Balczó (NI). – (HU) Le rapport de Richard Ashworth sur la simplification de la politique agricole commune contient d'excellentes propositions. Il a le grand mérite de se pencher sur la question du point de vue des agriculteurs. Il va de soi qu'il est également important de s'assurer que l'argent des contribuables est utilisé de la manière la plus légitime possible. Il ne s'agit toutefois que d'un moyen et non d'une fin en soi. L'objectif est de s'acquitter de toutes les tâches de la politique sectorielle. Les comités agricoles confondent souvent ces deux points, au détriment de la réalisation de cet objectif. Un changement d'orientation radical est nécessaire. Nous devons instaurer une culture de coopération en lieu et place de ce que nous pourrions décrire comme une culture de subordination dans le chef des clients, des agriculteurs et des fonctionnaires. La Commission devrait également élaborer un règlement imposant aux comités agricoles l'obligation d'octroyer une compensation et leur infligeant des sanctions en cas de préjudice porté aux intérêts de l'agriculteur par leur faute. Nous devons également faire en sorte que ceux qui ont des droits aient la possibilité de s'adresser à un tribunal indépendant pour obtenir réparation. En Hongrie, cette possibilité n'existe pas encore.

Czesław Adam Siekierski (PPE). – (PL) Monsieur le Président, la simplification de la politique agricole commune est une idée formidable et on imagine difficilement que quelqu'un puisse s'y opposer. La simplification est synonyme de réduction du nombre d'inspections, de limitation des coûts administratifs et de gain de temps pour l'agriculteur. C'est effectivement merveilleux.

Je voudrais toutefois épinglez deux points qui requièrent une approche quelque peu différente. Premièrement, il existe des secteurs de production spéciaux où il est difficile de simplifier les instruments de soutien. Je pense ici au tabac, au houblon et à d'autres productions spécialisées de ce type. Le deuxième point concerne le maintien de la production dans les zones défavorisées, où des instruments très spécifiques sont requis pour soutenir la production, ainsi que mentionné par un précédent orateur. Je partage l'avis de l'auteur selon lequel la politique agricole commune, qui est la politique de l'avenir, devrait être claire et transparente, mais également efficace. Or, efficacité ne rime pas toujours avec simplicité.

Peter Jahr (PPE). – (DE) Monsieur le Président, la politique agricole européenne doit être rendue plus simple, plus transparente et plus compréhensible. Tel est le message plein de bon sens transmis par le rapporteur, M. Ashworth.

Notre rapport vise à encourager la Commission à intensifier ses efforts de simplification de la politique agricole commune (PAC) de manière tangible. Outre le précieux gain de temps et d'argent qu'elle représente pour nos agriculteurs, cette simplification permettrait d'accroître l'acceptation sociale de la PAC.

Nos agriculteurs seraient par ailleurs à nouveau en mesure de se concentrer sur leur activité première, à savoir produire des aliments. Je souhaiterais dès lors voir la simplification de la politique agricole commune devenir une mission à long terme au sein de ce Parlement et de la Commission.

Andris Piebalgs, membre de la Commission. – (EN) Monsieur le Président, la simplification et l'amélioration de la réglementation sont des priorités pour la Commission. Je voudrais remercier le rapporteur, M. Ashworth, pour son excellent rapport sur ce dossier relativement complexe et difficile.

La Commission partage pleinement l'avis selon lequel la simplification et la réduction de la charge administrative devraient être particulièrement bénéfiques pour les agriculteurs. Cela permettra en effet aux agriculteurs de consacrer davantage de temps à leurs activités agricoles principales. La Commission salue le rapport présenté: il aborde de manière générale les principaux sujets de préoccupation des agriculteurs européens et contient toute une série d'idées et d'observations nouvelles concernant la simplification de la politique agricole commune qui pourraient être utiles à la Commission.

Ces dernières années, la Commission a fait des progrès substantiels sur la voie de la simplification de la politique agricole commune. Permettez-moi de vous en donner une preuve: le groupe Stoiber, qui conseille la Commission à propos de la charge administrative, a clairement indiqué que les activités de simplification entreprises par la Commission avaient considérablement réduit la paperasserie pour les agriculteurs. Mais la simplification est toujours en cours et le travail se poursuivra en 2010.

L'on assiste par ailleurs à une réflexion générale sur l'avenir de la politique agricole commune. Un débat public a d'ores et déjà été entamé, ce qui signifie que nous devons travailler tous ensemble afin de définir des solutions efficaces qui permettront d'alléger le fardeau administratif tout en garantissant un niveau de protection élevé aux intérêts financiers de l'Union européenne et une agriculture très efficace. Dans le cadre de ce processus, je voudrais également vous mettre en garde contre un souhait bien précis et je me contenterai de donner un exemple. Parfois, la simplification ne doit pas se faire au détriment du défi auquel nous pouvons être confrontés. Prenez l'exemple de la traçabilité. Nous avons connu ces dernières années une situation paisible, sans scandales majeurs ni épidémies. La clé réside toutefois dans la traçabilité. Nous devons donc éviter de l'abolir sous le simple prétexte que nous n'avons pas connu de crise. J'estime par conséquent que nous devons faire preuve d'une extrême prudence lorsque nous simplifions; nous ne devons pas oublier les leçons du passé et les raisons qui nous ont poussés à introduire ces règles. La Commission poursuivra donc son travail de simplification en prenant grand soin de ne pas oublier les leçons du passé.

Le Président. - Le débat est clos.

Le vote aura lieu dans deux semaines, lors de la prochaine session plénière à Bruxelles.

Déclaration écrite (article 149)

Jarosław Kalinowski (PPE), par écrit. – (PL) Le nouveau système doit reposer sur des critères objectifs et équitables. La réduction des écarts de paiements dans les différents États membres est essentielle en vue d'atteindre cet objectif. De nombreux pays possèdent des plafonds similaires concernant le prix du transport des marchandises, des machines agricoles et des engrais, ainsi que le coût du travail. Pour que les conditions de concurrence soient les mêmes au sein du marché unique, les paiements directs de base doivent être identiques ou comparables à travers toute l'Union. L'heure est venue d'appliquer à l'agriculture les principes en vigueur dans d'autres secteurs de l'économie. Il convient également de garder à l'esprit que les nouveaux États membres auront besoin de moyens significatifs pour soutenir la modernisation et la reconstruction de l'agriculture, s'ils veulent rattraper les «anciens quinze».

26. Ordre du jour de la prochaine séance: voir procès-verbal

27. Levée de la séance

(La séance est levée à 23 heures)