

MERCREDI 22 AVRIL 2009

PRÉSIDENTE DE MME MARTINE ROURE

Vice-présidente

1. Ouverture de la séance

(La séance est ouverte à 9 heures)

2. Dépôt de documents: voir procès-verbal

3. Débats sur des cas de violation des droits de l'homme, de la démocratie et de l'État de droit (annonce des propositions de résolution déposées): voir procès-verbal

4. Agences de notation de crédit - Obligations en matière de rapports et de documentation en cas de fusions ou de scissions - Activités de l'assurance directe et de la réassurance (refonte) (débat)

La Présidente. - L'ordre du jour appelle la discussion commune sur:

- le rapport de Jean-Paul Gauzès, au nom de la commission des affaires économiques et monétaires, sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les agences de notation de crédit (COM(2008)0704 - C6-0397/2008 - 2008/0217(COD)) (A6-0191/2009),

- le rapport de Renate Weber, au nom de la commission des affaires juridiques, sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant les directives 77/91/CEE, 78/855/CEE et 82/891/CEE du Conseil ainsi que la directive 2005/56/CE en ce qui concerne les obligations en matière de rapports et de documentation en cas de fusions ou de scissions (COM(2008)0576 - C6-0330/2008 - 2008/0182(COD)) (A6-0247/2009), et

- le rapport de Peter Skinner, au nom de la commission des affaires économiques et monétaires, sur la proposition modifiée de directive du Parlement européen et du Conseil sur l'accès aux activités de l'assurance directe et de la réassurance et leur exercice (refonte) (COM(2008)0119 - C6-0231/2007 - 2007/0143(COD)) (A6-0413/2008).

Jean-Paul Gauzès, rapporteur. – Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, mes chers collègues, le rapport qui m'a été confié sur les agences de notation a été particulièrement intéressant à mener, et je me réjouis surtout que nous ayons pu trouver un accord avec le Conseil et avec la Commission pour que ce rapport ait des chances d'être adopté en première lecture.

L'analyse des différentes causes de la crise financière a montré qu'il était nécessaire et urgent d'édicter une réglementation relative aux agences de notation. La proposition de règlement émise par la Commission a fait l'objet d'un examen très attentif par le Parlement pour faire en sorte que la réglementation européenne soit à la fois exemplaire, efficace et pragmatique.

Les récentes conclusions du G20 ont encore renforcé cette détermination. Le compromis auquel la Commission, la présidence de l'Union et le Parlement sont parvenus est conforme aux orientations souhaitées par le Parlement sur les points essentiels de ce règlement: le champ d'application, la notation des pays tiers ou encore la prévention des conflits d'intérêts.

Mais je me réjouis surtout qu'aient pu être posées par ce texte les bases d'une supervision européenne dans l'esprit dégagé par le rapport du groupe de Larosière. Le Parlement a en effet tenu à ce que le CESR soit le point d'entrée unique pour l'enregistrement des agences. Nous savions qu'en l'état actuel du droit, il n'était pas possible de faire beaucoup plus, mais nous avons ainsi posé pour l'avenir les bases de cette supervision européenne.

Dans les mois qui viennent, la Commission proposera une initiative législative qui permettra de mettre en œuvre les lignes directrices du rapport de Larosière, de manière à créer une supervision européenne qui soit efficace et coordonnée.

À titre temporaire, et dans l'attente de l'initiative législative de la Commission, la régulation sera assurée sous la coordination du CESR par un collège composé des représentants des autorités compétentes des États membres, la force juridique des décisions étant assurée par l'autorité compétente du lieu du siège de l'agence.

Je voudrais aujourd'hui indiquer combien le Parlement a apprécié, dans la deuxième phase des négociations, l'attitude très constructive et très coopérative de la présidence tchèque. Nous avons ainsi pu, par un travail intelligent de réflexion, mettre au point un certain nombre de règles qui devraient permettre d'assurer cette transparence nécessaire et de remédier aux difficultés et aux dysfonctionnements qui ont résulté de l'absence de réglementation des agences de notation.

Ce résultat est donc tout à fait satisfaisant, et c'est la raison pour laquelle sera présenté demain au Parlement un amendement global reprenant le texte sur lequel la Commission, le Parlement et la présidence tchèque – c'est-à-dire les États membres – se sont mis d'accord.

Je crois qu'ainsi, le Parlement européen, la Commission et la présidence auront prouvé que, face à une crise d'une ampleur jamais égalée, la réactivité des institutions européennes aura été très forte. J'espère que, dans le même esprit, pourront être adoptées les autres dispositions de ce paquet financier, et notamment la refonte de la directive relative aux capitaux propres des banques, ce que l'on appelle également Bâle II.

Dans cette période où les Européens s'interrogent sur l'efficacité de l'Europe, il me paraît essentiel que nous puissions prouver que l'Europe est là face à la crise.

Renate Weber, rapporteure. – (RO) Je pense que, dans les temps actuels, nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour assurer la survie des entreprises commerciales en Europe. Pour cela, nous devons en particulier trouver les incitants qui permettront aux entreprises qui réussissent de créer autant d'emplois que possible. Une initiative de ce genre est d'autant plus importante que nous traversons une période de crise. Je me félicite donc que la Commission ait présenté cette proposition de directive visant à simplifier les procédures de rapport en cas de fusions ou de scissions, avec pour objectif une diminution de 25 % à l'horizon 2012 des coûts administratifs supportés par les entreprises, dans le but, précisément, de rendre ces dernières plus compétitives.

Le rapport rédigé par nos soins et qui sera soumis au vote demain emboîte le pas à la Commission, avec pour ligne directrice les quelques éléments que je vais énumérer, en particulier. Premièrement, il convient de réduire les obligations en matière de rapports en cas de fusions ou de scissions, de manière à permettre aux États membres et aux entreprises de décider avec davantage de souplesse des rapports réellement nécessaires, au cas par cas. Deuxièmement, il faut éliminer les dispositions qui, à l'heure actuelle, engendrent des doublons au niveau des obligations de rapports et, partant, des coûts superflus. Troisièmement, les règles de publication et de communication d'informations doivent être adaptées aux nouvelles réalités de l'ère de l'internet, de sorte que nous puissions tirer pleinement parti de ces nouveaux moyens de communication, tout en véhiculant un message de protection de l'environnement. N'oublions pas que les mesures prévues par les directives actuellement en vigueur concernant la communication d'informations aux actionnaires ont été imaginées il y a 30 ans et n'ont jamais été adaptées aux solutions techniques qui existent actuellement. Je voudrais sincèrement remercier les rapporteurs fictifs pour leur étroite coopération et leur soutien tout au long du processus d'élaboration du rapport. Je souhaiterais également remercier les représentants du Conseil et de la Commission pour leur disponibilité et leur accessibilité au cours des derniers mois.

Le 7 avril, le Coreper est parvenu à un accord sur chacun des points du compromis négocié avec le Parlement, en vue d'une adoption en première lecture d'une directive relative aux fusions et scissions. C'est ce que nous appelons de nos vœux et c'est précisément la raison pour laquelle tant d'amendements ont été déposés pour le vote de demain en plénière. Il s'agit de refléter le compromis obtenu lors du trilogue informel. Ces amendements, pour lesquels les représentants des groupes politiques ont déjà marqué leur accord, règlent des questions qui préoccupaient vivement certains États membres, comme la publication dans la presse écrite locale et la mise à disposition de copies papier face à l'utilisation de l'internet. Les États membres qui le jugeront nécessaire pourront continuer à publier des informations dans la presse écrite locale. Concernant les copies papier, la règle est qu'elles ne seront plus nécessaires si les actionnaires ont la possibilité de télécharger et d'imprimer les documents concernés. Toutefois, les États membres peuvent exiger des sociétés commerciales qu'elles mettent ces documents à disposition en leurs bureaux.

Un autre compromis important a été trouvé sur le délai de mise en œuvre de la directive, qui expirera le 30 juin 2011, comme prévu dans la proposition de la Commission. Les États membres auront également la possibilité de déterminer les conséquences d'une interruption temporaire, pour des raisons techniques, de l'accès au site internet. Un autre amendement important a trait aux fusions et scissions simplifiées, qui ne

devront plus obligatoirement être approuvées par des assemblées générales. Rien qu'en appliquant ces procédures simplifiées, on estime le potentiel d'économies à environ 1 54 millions d'euros. Cela vaut donc la peine d'adopter cette directive en première lecture.

Peter Skinner, *rapporteur*. – (EN) Madame la Présidente, vous me prenez quelque peu au dépourvu, car je n'avais pas vu le changement total de programme aujourd'hui, mais je suis très reconnaissant de pouvoir m'adresser à l'Assemblée au sujet d'une question essentielle du secteur des services financiers, à savoir le secteur de l'assurance et de la réassurance, de ce que nous avons fait avec le rapport Solvabilité II et de la manière dont nous l'avons finalement amené au Parlement, afin d'être en mesure d'établir ce qui sera, je pense, une base très concrète de régulation dans l'Union européenne.

C'est naturellement un point sur lequel nous reviendrons. Il y a eu Solvabilité I, et je suis reconnaissant à M. Ettl que le Parlement ait pu auparavant en discuter assez longuement et que nous ayons réussi à proposer une base. Nous devons cependant désormais procéder à une modernisation et le secteur de l'assurance figure parmi les nombreux services financiers qui doivent être au centre de ce changement. Avec la crise financière et l'ensemble des phénomènes liés, il est apparu clairement que le secteur de l'assurance ne saurait être laissé à part.

Plusieurs mesures venant de Solvabilité II ont, je pense, permis de faire de ce rapport l'un des plus importants, qui sera un chef de file en la matière au niveau mondial. Parmi elles figure la question de la gestion des risques. À mon avis, il ne suffit pas que des régulateurs se contentent de cocher des cases pour déterminer si le secteur qu'ils sont censés surveiller et protéger au nom des consommateurs agit sagement. Il est essentiel que les activités quotidiennes des entreprises d'assurance et de réassurance soient réellement observées, gérées et contrôlées par des régulateurs sur une période de temps.

C'est ainsi et seulement ainsi que nous serons en mesure d'établir une forme appropriée et adaptée de régulation. Cela concerne les rapports des entreprises: oui, elles prendront des mesures pour dire aux régulateurs ce qu'elles font, mais les régulateurs devront être impliqués, et ce dans l'ensemble des 27 États membres et non dans chaque État membre avec des règles distinctes, compte tenu de ce qu'ils peuvent appliquer en termes de régulation. Ils appliqueront au contraire une formule standard de régulation à travers l'ensemble de l'Union européenne, ce qui conduira directement à la meilleure plateforme de protection des consommateurs que nous souhaitons.

De même, les entreprises parviendront à réaliser des économies d'échelle grâce à cette régulation, car, désormais, elles ne rendront compte que d'une seule manière à chacun des régulateurs. Ce qu'elles produisent, ce qu'elles ont à dire, ce qu'elles font et comment elles rendent compte ne sera pas communiqué qu'à un seul régulateur, mais pourrait l'être à un collège de régulateurs, notamment pour les groupes, car, dans la mesure où les entreprises d'assurance ont des activités transfrontalières, il est important que les régulateurs s'associent et travaillent ensemble pour s'assurer que les niveaux appropriés de rapports et de chiffres et la nature des informations fournies permettent de veiller à ce que les marchés soient mieux protégés.

C'est au cours des discussions avec le Conseil que le Parlement a constaté certains stratagèmes intéressants et peut-être parfois même délibérés pour influencer les secteurs nationaux d'une manière ou de l'autre. Je ne peux donc prétendre que ce dossier n'a pas été très difficile à négocier avec le Conseil, car ce fut le cas. Le Parlement a en grande partie poussé le Conseil. Il l'a poussé plus loin, je pense, que le Conseil ne l'avait fixé et ne souhaitait réellement aller au cours des deux dernières présidences. Je suis par conséquent très fier et heureux d'avoir travaillé avec mon équipe et d'avoir pu faire bouger le Conseil.

Nous n'aurons hélas pas le type de soutien du groupe que nous avons envisagé au début, mais, étant donné que nous pouvons introduire une clause de révision dans cette directive, nous serons en mesure de revenir sur ce point et, trois ans après l'introduction de cette directive particulière, j'espère – et je compte sur le commissaire pour me dire s'il le prévoit également – être capable d'intégrer le soutien du groupe d'une manière ou d'une autre, notamment pour correspondre à l'aspect économique de cette approche particulière.

Nous souhaitons une régulation fondée sur les risques et sur des principes, mais qui soutiendra également la capacité du secteur et encouragera les meilleurs instincts des régulateurs dans l'Union européenne et à l'étranger. Je terminerai sur ce point. Nous devons également mettre au défi les régulateurs partout dans le monde et ne reconnaître que les systèmes pays par pays. J'espère que le commissaire en conviendra avec moi.

Charlie McCreevy, *membre de la Commission*. – (EN) Madame la Présidente, le débat d'aujourd'hui a lieu au moment où l'économie européenne est confrontée au plus grand défi des temps modernes. Il faut agir

d'urgence, de manière vigoureuse, ciblée et globale, afin de restaurer la confiance, de relancer la croissance et l'emploi et de redresser le système financier, de rétablir la stabilité pour l'avenir, d'encourager le commerce et les investissements et de mieux protéger nos citoyens – en bref, d'instaurer un système financier stable et efficace.

À partir de la communication de la Commission publiée au début du mois de mars, le Conseil européen de printemps a présenté un solide plan d'action européen pour l'avenir, une stratégie pour traiter les lacunes en matière de régulation du secteur financier, pour restaurer les mesures incitatives et pour réformer la surveillance, afin de correspondre au marché financier unique de l'UE. Dans quelques semaines, la Commission présentera sa position sur le moyen de construire un cadre moderne de contrôle en Europe. Les chefs d'État ou de gouvernement en discuteront en juin. La Commission est prête à proposer des mesures concrètes cet automne.

Les problèmes mondiaux requièrent clairement des solutions mondiales. L'initiative de l'UE pour convenir d'une réponse mondiale coordonnée à la crise financière est une réussite. Lors de leur réunion à Londres, les dirigeants du G20 ont pris des engagements étendus pour aborder les faiblesses du système financier de manière coordonnée, pour construire conjointement un nouveau système financier, tout en défendant une économie mondiale et ouverte.

La situation dans le secteur financier européen est grave. Mais beaucoup a déjà été fait et je suis heureux de constater que la Commission, le Parlement européen et le Conseil ont réagi rapidement et coopéré étroitement pour répondre à la crise. Nous sommes sur le point de conclure l'adoption de trois mesures essentielles: premièrement, le règlement sur les agences de notation de crédit, deuxièmement, la refonte de Solvabilité II, et troisièmement, la révision des troisième et sixième directives sur le droit des sociétés, relatives aux opérations nationales de fusion et de scission.

Premièrement, l'accord atteint sur le règlement relatif aux agences de notation de crédit permettra d'aborder l'un des problèmes qui ont contribué à cette crise et donnera des perspectives pour restaurer la confiance sur le marché. La proposition adoptée par la Commission en novembre dernier fixe des objectifs clairs pour améliorer l'intégrité, la transparence, la responsabilité et la bonne gouvernance des agences de notation de crédit. L'idée principale de la proposition initiale est préservée dans ce règlement, qui garantira en particulier l'indépendance d'analyse des agences de notation de crédit, l'intégrité du processus de notation et la gestion adéquate des conflits d'intérêts qui survenaient auparavant dans le processus de notation. En outre, un régime de surveillance globale sera mis en place. Les régulateurs européens superviseront la gestion des agences de notation et prendront des mesures coercitives si nécessaire.

Sur la question de la surveillance, je me suis exprimé énergiquement sur la nécessité de renforcer la coopération en matière de contrôle. Je n'ai donc aucune difficulté à convenir de la nécessité d'avancer dans ce domaine crucial. Par conséquent, afin de garantir la cohérence de toute réglementation concernant le secteur financier, la Commission convient, sur la base des recommandations du rapport de Larosière, d'examiner la nécessité de renforcer les dispositions de cette réglementation concernant la structure de contrôle.

S'agissant du traitement des notations financières publiées dans des États tiers, l'issue du sommet du G20 a modifié la situation mondiale. Tous les membres du G20 ont convenu de réguler les agences de notation de crédit grâce à l'introduction d'une obligation d'enregistrement et d'un régime de contrôle. C'est pourquoi j'approuve la solution trouvée au cours des négociations entre le Conseil et le Parlement sur le traitement des notations dans les pays tiers.

Je suis heureux de constater que les objectifs ambitieux visés dans la proposition de la Commission ont été conservés. La Commission est satisfaite de l'issue de la procédure de codécision.

Permettez-moi de revenir sur Solvabilité II. Je souhaite remercier le rapporteur, M. Skinner, et le Parlement pour leur travail et leur empressement à chercher un compromis afin de trouver un accord en première lecture sur ce sujet important. Une issue de ce type sera largement saluée par le secteur européen des assurances, par les régulateurs et l'ensemble des parties prenantes en général.

Pourtant, je dois également admettre que je suis déçu de certains aspects du compromis. La suppression du régime de soutien du groupe, que je considère comme l'un des aspects les plus innovants de la proposition de la Commission, signifie que nous ne pourrions pas moderniser autant que nous le souhaitions les dispositions prudentielles applicables aux entreprises d'assurance et de réassurance transfrontalières.

Je suis également préoccupé par le fait que certains des amendements relatifs à la gestion des risques des actions pourrait conduire à l'introduction d'un système peu prudent d'investissements fondé sur le «risk

based capital». C'est notamment le cas des amendements qui introduisent l'approche dite «approche par la durée» en tant qu'option accordée aux États membres. La Commission y prêtera une attention particulière afin de s'assurer que les mesures de mise en œuvre prévues à cet égard sont conformes au principe de gestion saine.

La Commission soutiendra néanmoins l'accord conclu entre le Parlement et le Conseil, s'il est avalisé par votre vote. Le régime actuel de solvabilité a plus de trente ans. Solvabilité II introduira un système économique fondé sur le risque qui approfondira l'intégration du marché européen des assurances, améliorera la protection des assurés et accroîtra la compétitivité des assureurs européens.

Comme l'a confirmé récemment le CECAPP dans son rapport sur les enseignements tirés de la crise financière, nous avons plus que jamais besoin de Solvabilité II comme première réponse à la crise financière actuelle. Nous avons besoin d'une réglementation qui oblige les entreprises à gérer correctement leurs risques, qui augmente la transparence et qui garantisse que les autorités de surveillance coopèrent et coordonnent leurs activités plus efficacement. Solvabilité II aboutira à un système pour le secteur de l'assurance qui pourra servir de modèle à des réformes analogues au niveau international.

L'introduction d'une clause de révision mentionnant spécifiquement le régime de soutien du groupe permettra à la Commission de revenir sur cette question. J'espère que les progrès réalisés dans un grand nombre de domaines différents, associés aux recommandations du rapport de Larosière, créeront un environnement plus favorable aux réformes relatives à la coopération transfrontalière entre les autorités de surveillance du pays d'origine et du pays d'accueil.

Je passe maintenant au rapport Weber. Grâce au travail efficace de la rapporteure, M^{me} Weber, il a été possible de trouver un compromis sur les obligations simplifiées en matière de rapports et de documentation en cas de fusions ou de scissions de sociétés anonymes, qui conserve une partie très significative du potentiel d'économie de la proposition originale de la Commission, qui s'élève à 172 millions d'euros par an.

Les mesures et études effectuées dans le cadre de la réduction des charges administratives montrent que le droit des sociétés est l'un des domaines les plus lourds de l'acquis communautaire. Pour plusieurs raisons, les charges administratives concernent davantage les PME que les plus grandes entreprises. Un rapport d'expertise de 2007 estime que les petites entreprises passent dix fois plus de temps que les grandes afin de se conformer aux obligations d'information imposées par la législation. Je répète: dix fois plus de temps. Parallèlement, les petites entreprises sont la base de notre économie européenne et elles traversent actuellement une période économiquement très difficile.

Dans cette situation économique difficile, nous ne pouvons nous permettre de tels obstacles. Au contraire, nous devons intensifier nos efforts pour alléger la charge de nos entreprises. Dans sa résolution du 12 décembre 2007, le Parlement européen a salué la détermination de la Commission de parvenir à l'objectif d'une réduction de 25 % de la charge administrative des entreprises au niveau national et européen d'ici 2012 et a souligné qu'il examinerait les propositions législatives sous cet angle. Aujourd'hui, sept mois seulement après que la Commission a présenté sa proposition, je suis très heureux de ce compromis, même si la Commission allait encore plus loin dans sa proposition originale. Je suis impatient que le Parlement adopte ce compromis, qui apportera rapidement des avantages significatifs aux entreprises et particulièrement aux PME. Mais nous ne devons pas nous arrêter là. La simplification et la réduction de la bureaucratie restera au centre du programme de la Commission.

Gay Mitchell, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et monétaires. – (EN) Madame la Présidente, je ne vise ici personne en particulier. Je pense que Solvabilité II, la régulation et les agences de notation de crédit sont tous des points très pertinents et importants, mais nous devons construire une caserne de pompiers tout en éteignant le feu. Je pense que nous nous perdons en déclarations: oh, à l'avenir, nous allons construire cette caserne.

Je ne peux croire que, si le président Sarkozy était encore président du Conseil européen, nous irions au rythme d'escargot actuel. La présidence tchèque, et particulièrement le président de la République tchèque, sont une grande déception.

Je voudrais vous dire que si la présidence tchèque, ou ses successeurs, ne sont pas capables d'assumer cette fonction, cela prouve que nous avons vraiment besoin de Lisbonne: nous avons réellement besoin de quelqu'un disposant d'une base plus permanente pour diriger l'Union européenne.

Les gens sont à la recherche d'espoir; ils cherchent des signes de relance. Quelqu'un dans cette Assemblée croit-il réellement que nous irions à cette allure d'escargot, si Jacques Delors était président de la Commission? Il est temps d'agir et de donner une impulsion, mais cela fait défaut et cette question doit être soulevée ici ce matin.

La Banque européenne d'investissement pourrait faire bien plus. L'Union européenne et ses institutions, avec des pays comme la Chine, pourraient faire bien plus. Nous ne sommes pas en 1937. À l'époque, nous n'avions ni les institutions, ni la capacité de gestion d'aujourd'hui. Maintenant, nous avons ces institutions, à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union européenne – un petit nombre d'institutions qui peuvent coopérer ensemble. Ce qui nous manque, c'est le leadership. Ramener le président Sarkozy, ou quelqu'un comme lui, afin que la Commission soit convenablement dirigée, afin de donner de l'espoir aux gens et de commencer à parler de cette relance. Je ne vois rien venir du côté du Conseil européen et c'est pourtant le moment.

Sharon Bowles, *rapporteuse pour avis de la commission des affaires juridiques*. – (EN) Madame la Présidente, je salue l'accord sur Solvabilité II et, comme d'autres, je regrette le renvoi du soutien du groupe à un examen ultérieur et l'incapacité finale du Conseil à explorer avec nous des moyens de le rendre viable, en tenant compte des inquiétudes bien fondées. J'ai suivi la question du mouvement de capitaux en période critique pour les groupes, comme la quasi insolvabilité, tant à la commission des affaires juridiques qu'à la commission des affaires économiques et monétaires, et elle n'est certainement pas aussi simple qu'elle apparaît dans le projet de la Commission ou des représentants du secteur de l'assurance.

Il existe cependant des instruments qui pourraient permettre d'atteindre l'objectif et nous recommandons des mesures de niveau 2, mais nous devons maintenant chercher à l'avenir des moyens de maximiser l'utilisation économique et sûre du capital dans un groupe. J'espère que les États membres se montreront à la hauteur dans la recherche de meilleures solutions sur la mise en liquidation.

Passons maintenant à certains éléments du paquet. Les modifications apportées à l'article 27 précisaient que les autorités de contrôle doivent disposer d'une expertise et d'une capacité pertinentes. J'ai proposé l'amendement initial en pensant au rapport sur Equitable Life, mais, dans le contexte de la crise financière, il prend une résonance plus forte et j'ai procédé à des ajouts analogues dans les propositions sur les besoins en capital et les notations de crédit.

Il doit être absolument clair qu'adopter une approche fondée sur le risque n'est pas la solution de facilité. Une bonne compréhension des modèles et des hypothèses sous-jacentes constituerait un contrôle plus intensif que de cocher des cases. Des tests de résistance doivent remettre en cause la zone de confort des hypothèses, et les facteurs de corrélation doivent rester sous surveillance active.

Le contrôle de groupe est désormais un processus global qui ne suit pas le principe du «winner-takes-all» pour l'autorité chargée du contrôle de groupe, même si, en fin de compte, il ne doit y avoir qu'un seul responsable. Le CECAPP a un rôle accru, et il convient de souligner que c'est la discussion autour de Solvabilité II qui a permis d'intégrer une réflexion sur les rôles accrus des comités de niveau 3. Elle a également surtout précisé qu'il ne devrait pas y avoir de conflits entre le mandat de l'autorité nationale de contrôle et son rôle au sein du CECAPP.

Ces amendements avaient quelque chose de clairvoyant, lorsqu'ils ont été déposés il y a quelque temps déjà, et ont montré leur intérêt lorsque la crise financière s'est étendue. Comme l'a dit le rapporteur, le Parlement a bien travaillé dans le contexte de Solvabilité II, tout comme la présidence tchèque.

Karsten Friedrich Hoppenstedt, *au nom du groupe PPE-DE*. – (DE) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, Mesdames et Messieurs, le rapporteur a déjà souligné les aspects critiquables comme positifs des résultats obtenus sur la directive Solvabilité II. Je pense que l'on peut dire que nous avons accompli des progrès significatifs en vue de garantir le fonctionnement du secteur européen des assurances à l'avenir, même en temps de crise. Je pense également, comme il l'a déjà été dit, que nous avons mis en relief quels étaient les éléments critiquables de la proposition, à savoir ceux relatifs au contrôle de groupe. Certes, il convient d'approfondir nos travaux dans les domaines combinés du contrôle et du soutien de groupe. Cependant, en temps de crise, lorsque les mouvements de capitaux ne sont pas ceux auxquels on se serait normalement attendu, il est naturel qu'il faille rattraper du terrain dans ce domaine, tout comme il est naturel de prêter une oreille attentive aux pays en difficulté.

Nous avons également abordé une autre question cruciale, qui touche les 500 millions de consommateurs de l'Union européenne, tous assurés. Il s'agit de la question des risques liés à la volatilité du cours des actions. Comme nous, le monde industriel, le monde économique et les États membres ont tous des opinions tranchées

à ce sujet. Nous avons dû accepter un compromis sur ce point, sur lequel il sera peut-être possible de revenir à un stade indéterminé en vertu d'une clause de réexamen. Toutefois – et c'est là l'important –, nous pouvons nous targuer d'avoir envoyé ici un signal au nom de l'Union européenne: l'Europe est en marche; l'Europe est capable d'agir. Je pense que ce signal a aussi été perçu dans des pays comme les États-Unis et la Chine, qui sont également en train de se pencher sur ces questions de contrôle prudentiel et, dans ce contexte précisément, d'envisager de meilleurs systèmes pour l'avenir. C'est l'une des principales conclusions à tirer.

Pour revenir sur le passé, il y a plusieurs choses que je souhaiterais redire très clairement. Tout d'abord, nous avons eu affaire à quatre présidences, dont l'actuelle. Les négociations ont été très différentes à chaque fois, notamment en raison de la pression exercée par les États membres respectifs. C'est évident. Cependant, nous sommes parvenus à un résultat. C'est le premier enseignement.

Le second enseignement est que nous avons travaillé main dans la main avec le secteur européen des assurances et que les études d'impact menées dans les différents domaines concernés ont été ici très importantes. Pourquoi? Parce qu'il ne nous aurait pas été possible d'esquisser une solution face à un système et une matière aussi complexes sans l'aide du secteur des assurances. À en juger par les 1 400 sociétés qui ont participé à la dernière étude d'impact – grandes et petites, car notre but n'est pas de déblayer le marché, mais bien de faire participer tous les acteurs, dans l'intérêt des consommateurs –, nous pouvons parler d'une grande réussite. Avec l'équipe de négociations sur Solvabilité II, nous avons refusé de nous laisser intimider par l'un ou l'autre poids lourd. À la place, nous avons maintenu le cap en gardant à l'esprit les intérêts des consommateurs, ceux du secteur des assurances et, bien sûr, notre propre devoir de parlementaires.

Gianni Pittella, *au nom du groupe PSE.* – (IT) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, je pense qu'il est clair aux yeux de chacun qu'un cycle de développement vient de s'achever, un cycle qui, au cours des dernières années, a fait éclater au grand jour les déséquilibres et les contradictions d'une certaine conception de la mondialisation: une mondialisation ultralibérale qui, par trop d'occasions, a profité de la faiblesse des institutions et traité le monde politique en obstacle, en gêne, dont il convenait de se débarrasser.

Or, c'est précisément au monde politique que revient à présent la tâche de restaurer la confiance des citoyens, confrontés à la grave crise économique que nous connaissons. Pour ce faire, le monde politique doit pendre les rênes, dégager des perspectives pour l'avenir et identifier les obstacles à surmonter. Nous devons mettre un terme à la contradiction entre la croissance rapide du marché mondial et la faiblesse des institutions chargées d'agir en contrepoids et de contrôler la puissance excessive de l'économie financière.

Le règlement sur les agences de notation est un important pas en avant sur cette voie. J'ai travaillé sur ce dossier en tant que rapporteur fictif pour le groupe socialiste au Parlement européen et coopéré pleinement avec Jean-Paul Gauzès, auteur du rapport, à qui j'adresse mes sincères félicitations.

Les points les plus significatifs de ce règlement, nous les devons à l'engagement manifesté par le Parlement au cours des difficiles négociations avec le Conseil. Je parle ici de résultats solides, comme l'obligation pour les agences de s'enregistrer sur le territoire européen, les prévisions et la responsabilité civile, le système de double sécurité pour la reconnaissance des notations émises dans des pays tiers et, surtout, la possibilité d'une entrée en vigueur rapide du règlement, plutôt qu'au terme d'une période de deux ans, comme demandé initialement par les gouvernements des États membres.

Le règlement a, par ailleurs, une forte valeur symbolique. Nous procédons en fait à la réglementation d'un secteur qui, comme d'autres – je pense par exemple aux fonds de spéculation –, ont profité, ces dernières années, d'un vide législatif complet. Tout le monde voit très bien aujourd'hui ce que donne ce genre d'autorégulation; et le bilan est terrible. Il est temps à présent de faire preuve de courage et de doter les marchés financiers d'une nouvelle structure. Monsieur le Commissaire, nous devons avoir conscience que, dans ce secteur, plus que dans aucun autre, il ne suffit pas d'une action isolée des gouvernements nationaux.

C'est pour cette raison que je ressens une pointe de regret, en dépit des excellents résultats obtenus. En effet, je pense que nous avons laissé passer une occasion. À cause de l'opposition des États membres, pour laquelle le Conseil porte une lourde responsabilité, la volonté a manqué pour inclure au texte une disposition visant la création d'un organe de contrôle européen unique dans le secteur de la notation de crédit. Le Parlement a officiellement demandé que ce soit le cas, mais, jusqu'ici, il n'a pas pu trouver de soutien pour sa position, en raison d'un manque d'ambition et de réalisme politiques. Sur ce point, le Parlement démontre encore une fois sa capacité à se projeter dans l'avenir. J'espère que les gouvernements nationaux en feront de même.

Wolf Klinz, *au nom du groupe ALDE.* – (DE) Madame la Présidente, les défaillances des agences de notation de crédit en amont de la crise rendent aujourd'hui la régulation de ces organismes incontournable. Les objectifs

du présent règlement relatif à l'enregistrement des agences de notation de crédit sont, encore une fois, la transparence, une garantie de qualité élevée, une concurrence accrue, l'élimination des conflits d'intérêts et, au bout du compte, une meilleure protection des investisseurs. Il n'a pas été facile de parvenir à un accord, tant les positions de la Commission, du Parlement et du Conseil semblaient inconciliables au départ. Toutefois, globalement, nous avons largement atteint les objectifs précités. Un point positif est la création d'une seule catégorie de notation. Il n'y aura plus de catégorie 1 et de catégorie 2, que ce soit à des fins de contrôle ou autres. Le problème des conflits d'intérêts a été réglé: il sera désormais impossible de combiner services de conseil et activités de notation de crédit. Les agences de notation de crédit opérant dans des pays extérieurs à l'Union européenne pourront accéder au marché européen et y développer des activités grâce à un régime d'équivalence combiné à un régime de certification, important pour les petites agences, ou au moyen d'un système d'aval, utile pour les grosses agences.

Le Comité européen des régulateurs des marchés de valeurs mobilières (CERVM) jouera un rôle crucial dans l'enregistrement et le contrôle des agences de notation de crédit. Malgré tout, je relève un certain nombre de lacunes dans le dossier et le règlement en question. Je crains que, en pratique, les possibilités offertes d'accéder au marché européen soient entravées par des règles et exigences peut-être trop restrictives, qui pourraient, au final, avoir pour effet de couper le marché européen du reste du monde et marquer un retour insidieux du protectionnisme. Ce serait une mauvaise chose et j'espère que mes craintes s'avèreront infondées.

Nos règles en matière de gouvernance interne vont très loin – trop loin, en fait. C'est presque de l'acharnement. Il n'existe aucune disposition comparable dans quelque réglementation communautaire que ce soit. Il aurait mieux valu définir des principes clairs et laisser aux entreprises elles-mêmes le soin de mettre en œuvre et de développer ces principes.

Enfin, je suis d'avis que nous n'avons pas progressé le moins du monde sur l'élimination des oligopoles. Nous allons devoir endurer de nombreuses années de concurrence très restreinte.

Cristiana Muscardini, *au nom du groupe UEN.* – (IT) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, la crise économique est loin d'être surmontée, même si l'Europe bénéficie d'une certaine stabilité grâce à la zone euro. Le Fonds monétaire international estime que la crise financière coûtera 4 000 milliards de dollars, dont deux tiers seraient imputables aux banques.

Nos objectifs sont multiples: restaurer la confiance, soutenir la croissance et protéger l'emploi. Nous n'y parviendrons qu'à l'aide d'une politique économique capable de raisonner le système financier. Or, l'Europe est toujours dépourvue de politique économique! Malgré les propositions formulées par le G20 à Londres dans le but de relancer la machine du crédit, nous souffrons toujours d'un manque criant de règles claires s'appliquant au marché des capitaux, à ses opérateurs, aux produits offerts et aux dérivés. Cela, nous le disons depuis des années.

Les marchés doivent être réglementés et contrôlés, en particulier le secteur financier qui, dépourvu de garde-fous, a ouvert la voie à une spirale d'endettement sans précédent. Que faire à présent avec cette gigantesque dette accumulée à coups de crédits accordés sans garanties? Faut-il l'annuler? Faut-il l'inclure dans un mécanisme d'épuration confié aux banques? Faut-il interdire à l'avenir toute opération de gré à gré sur produits dérivés et demander aux banques de mettre fin une fois pour toute à leurs contrats de produits dérivés?

Nous avons besoin de réponses catégoriques et de nouvelles lignes de crédit pour les petites et moyennes entreprises et les épargnants. Il nous faut prévenir les relocalisations sauvages et remettre les règles de l'OMC en phase avec la réalité. Rien ne sera résolu si nous ne discutons pas des règles du commerce international. En d'autres termes, le système est en crise et doit être réformé. Il faut rendre à la sphère politique le rôle de pilote qui fait trop souvent défaut, remettre l'accent sur l'économie réelle et oublier les paradis artificiels de la finance virtuelle!

Alain Lipietz, *au nom du groupe des Verts/ALE.* – Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, chers collègues, je voudrais d'abord affirmer mon plein accord avec l'intervention de M. Mitchell. Nous ne sommes pas dans les temps, nous ne sommes pas dans les rythmes. Je lui ferai tout de même remarquer qu'il ne faudrait pas faire la même erreur vis-à-vis du président français que celle que les Français commettent quelquefois vis-à-vis de M. Gordon Brown. Ce ne sont pas les discours sur l'action qui garantissent l'efficacité de l'action.

Sur la crise elle-même, il est clair que pour nous, la crise n'est pas le point de départ financier. Elle s'enracine dans le social et l'écologique. Cela dit, elle se combine avec le cycle propre au milieu financier, c'est-à-dire

que quand cela va bien, on prend des risques, et quand cela ne va plus bien, on se dit qu'il faudrait peut-être réguler un peu.

Nous sommes dans cette phase où il faut réguler, et il faut réguler fort. Il faut réguler à l'échelle du marché unique, c'est-à-dire que nous avons besoin d'une régulation beaucoup plus centralisée à l'échelle européenne. C'est ce qui nous guide dans le choix de nos votes. Nous sommes tout à fait d'accord avec le rapport Gauzès et avec ses avancées, et cela fait des années que nous demandons à ce qu'il y ait une régulation et une supervision plus centralisée au niveau européen, et la première étape réalisée avec le CESR nous paraît tout à fait correcte.

En revanche, malgré les efforts de M. Skinner – et, ici, nous rejoignons exactement la critique de M. Mitchell –, nous regrettons que les gouvernements n'aient pas compris. Nous ne sommes pas d'accord avec le compromis qui est proposé et qui rejette le système de la supervision de groupe. Je pense qu'une telle méthode aboutira à de nouvelles catastrophes.

Donc, nous voterons contre le rapport Skinner, non pas contre le travail de M. Skinner lui-même, mais contre le compromis imposé par les gouvernements.

Sahra Wagenknecht, au nom du groupe GUE/NGL. – (DE) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, au même titre que la sécurité publique, la justice et l'environnement, la stabilité des marchés financiers est un bien commun et, à ce titre, doit être placée sous le contrôle de la sphère publique. Après tout, les événements nous donnent raison: laisser le soin au secteur privé, c'est-à-dire aux grandes banques, aux compagnies d'assurances, aux fonds spéculatifs et aux agences de notation de crédit, de réguler les marchés financiers, c'est courir le risque de voir des sommes énormes partir en fumée dans une spéculation motivée par la soif de rendements maximaux et de devoir, au bout du compte, faire appel à la collectivité pour éponger les pertes.

La crise ne témoigne que trop bien de l'échec de l'autorégulation volontaire, à laquelle la Commission continue de se cramponner malgré tout. Plutôt que d'interdire les produits financiers à risque et d'imposer des règles claires au secteur financier, elle veut, à l'avenir, continuer d'autoriser le secteur privé à décider lui-même des risques qu'il est prêt à encourir et de la manière d'évaluer ceux-ci. C'est, à nos yeux, irresponsable.

Il apparaît aujourd'hui clairement que les agences de notation de crédit ont, par intérêt, systématiquement sous-estimé les risques présentés par les produits financiers structurés. Ce faisant, ce sont elles qui ont réellement insufflé sa dynamique au marché des crédits irrécouvrables. Il conviendrait donc de mettre un terme définitif à l'externalisation de la gestion des risques auprès d'acteurs privés motivés par le profit et de créer une agence publique européenne de notation, chargée de remettre un avis indépendant sur la qualité des valeurs mobilières. À l'heure actuelle, la Commission n'a pas même envisagé cette solution.

Le rapport Gauzès exige à juste titre que la notation de la dette souveraine soit considérée comme d'intérêt public et doive, par conséquent, être confiée à des acteurs publics. Cependant, pourquoi restreindre ce principe à la dette souveraine?

Dans le cas de la proposition de directive Solvabilité II, la Commission et le rapporteur défendent également le concept failli de l'autorégulation. Ainsi, ils prévoient d'autoriser les compagnies d'assurances à employer leurs propres modèles d'évaluation des risques pour calculer les capitaux et les garanties de solvabilité requis. L'avenir nous dira si les autorités de contrôle des États membres disposeront de suffisamment de capacités pour suivre le mouvement. Personnellement, j'en doute.

De plus, les seuils fixés pour le minimum de capital et le capital de solvabilité requis sont bien trop bas. Ils doivent être nettement relevés. Puisque cela pourrait s'avérer problématique pour certaines banques et compagnies d'assurances, nous plaçons pour que cet apport de capital supplémentaire s'effectue sous la forme de participations gouvernementales, accompagnées du droit d'exercer une certaine influence sur la stratégie des sociétés. Procéder à ce genre de nationalisations serait un premier pas courageux dans le but de replacer le secteur financier au service du bien commun.

Quoi qu'il en soit, à plus long terme, c'est le secteur financier dans son ensemble qui devrait passer dans les mains publiques. En effet, seule la nationalisation peut permettre de s'assurer que ce secteur remplisse sa mission d'utilité publique à la place de dilapider ses capitaux sur les marchés financiers mondiaux à la recherche de rendement encore et encore plus élevés. Il est plus que temps de tirer des conclusions de la catastrophe qui a été causée.

Godfrey Bloom, *au nom du groupe IND/DEM.* – (EN) Madame la Présidente, j'ai passé 40 ans dans le domaine des services financiers, je pense donc savoir de quoi je parle.

Permettez-moi de dire quelques mots au sujet de la UK Financial Services Authority (FSA), qui nous montrera la manière dont les erreurs sont commises. Le règlement de la FSA au Royaume-Uni compte un demi-million de mots. Personne ne le comprend et surtout pas la FSA. Elle interprète son propre règlement en secret, garde les amendes qu'elle inflige pour augmenter les salaires et les retraites de son personnel, il n'existe pas de cour d'appel. J'ai écrit au commissaire McCreevy à ce sujet et la FSA taille en pièces les articles 6 et 7 de sa propre loi sur les droits de l'homme. Il n'y a pas de cour d'appel. Il n'existe aucun recours juridique si elle se trompe. Le grand public a l'impression que, si une réglementation est estampillée «FSA», elle ne peut être incorrecte. La règle *caveat emptor* n'existe pas.

Maintenant, elle va être, semble-t-il, englobée par une sorte de surveillant de l'UE, composé sans nul doute de bureaucrates ignorants, de femmes au foyer scandinaves, de mafieux bulgares et de fabricants roumains de pinces à linge. Franchement, je pense que vous allez vraiment bien vous entendre.

Bruno Gollnisch (NI). – Madame la Présidente, les rapports de M. Gauzès sur les agences de notation, de M^{me} Weber sur les obligations en matière de rapports relatifs aux concentrations et aux fusions d'entreprises, ou de M. Skinner sur l'exercice d'activités d'assurance ou de réassurance contiennent des dispositions assurément utiles, mais on ne peut pas qualifier cela de mesures destinées à lutter contre la crise financière. La crise que nous vivons a évidemment une tout autre ampleur, et elle ne pourra pas être résolue simplement par ces mesures techniques et ponctuelles.

Que faut-il pour résoudre la crise terrible que nous vivons? Il faut d'abord rompre avec les dogmes sur la base desquels vous avez fonctionné jusqu'à présent, c'est-à-dire les dogmes qui croient à la bienfaisance de la division internationale du travail, de la libre circulation des personnes, des marchandises et des capitaux.

La libre circulation des marchandises, qui a mis en concurrence les ouvriers européens avec les ouvriers de pays qui, comme la Chine communiste, sont le paradis du capitalisme le plus cynique, où les ouvriers ne disposent ni de droit de grève, ni de libertés syndicales, ni de pensions de retraite suffisantes, ni de protection sociale, et ont des niveaux de salaires absolument dérisoires. Mais ce n'est pas le seul État dans cette situation.

La liberté de circulation des personnes, qui nous a conduits, qui vous a conduits, à accepter et à préconiser encore, comme unique moyen de remplacement des générations futures, une politique d'immigration massive, dont on constate bien, aujourd'hui, les résultats catastrophiques.

Et enfin, la liberté de circulation des capitaux, qui a été le facteur déclenchant de la crise, puisqu'il a permis à la crise du marché hypothécaire de l'accession à la propriété immobilière individuelle aux États-Unis d'Amérique – qui était une crise tout à fait circonstancielle, qui aurait dû rester circonscrite au marché américain – de contaminer de proche en proche toutes nos économies et de ruiner nos épargnants, nos salariés, nos entrepreneurs.

Alors, il faut libérer les petites et moyennes entreprises du carcan du fiscalisme et de la bureaucratie; il faut des règles simples pour que les valeurs monétaires correspondent effectivement à une réalité patrimoniale industrielle ou de service; il faut lancer une politique d'investissement, mais une politique d'investissement rentable. Voilà quelques mesures essentielles que l'on aimerait voir prendre par les gouvernements des États membres dans le cadre, après tout, de ces politiques nationales qui ont montré leur supériorité en matière de réactivité.

John Purvis (PPE-DE). – (EN) Madame la Présidente, je suis heureux que Solvabilité II ait enfin atteint l'étape de la prise de décision. M. Skinner et les rapporteurs fictifs ont fait preuve d'une résistance et d'une patience exemplaires sur ce dossier. Comme d'autres, je regrette que le soutien du groupe soit supprimé, mais, sincèrement, je n'en suis pas surpris, dans les circonstances fébriles actuelles. Nous devons nous efforcer de parvenir à un système de groupe qui travaillera pour et dans un véritable marché unique européen de l'assurance, également efficace avec les pays tiers – nous ne pouvons plus nous permettre d'autres fiascos, comme celui d'AIG.

Je voudrais également féliciter le rapporteur Gauzès et le Conseil qui sont parvenus à une conclusion raisonnable concernant le règlement sur les agences de notation de crédit. Ces agences ont clairement commis de graves erreurs et une certaine forme de régulation renforcée était inévitable. Mais qui n'a pas commis d'erreurs, notamment les régulateurs eux-mêmes, et pouvons-nous être certains qu'ils n'en feront plus à l'avenir?

J'étais inquiet que la stigmatisation des agences de notation de crédit comme bouc émissaire ne conduise à une réglementation excessivement intrusive et contre-productive, dotée d'une dimension extraterritoriale, protectionniste et eurocentrique. Je suis heureux de constater que le compromis a atténué ces tendances dans une certaine mesure, mais pas au point que j'aurais souhaité.

Une notation de crédit est un avis, un avis utile, un avis d'expert, certes, mais seulement un avis. Il revient donc aux investisseurs d'assumer l'entière responsabilité de leurs décisions en matière d'investissement. Nul doute que les leçons en ont maintenant été tirées, et ce de manière bien trop brutale et à nos dépens.

Je suis heureux que la portée ait été restreinte aux notations utilisées à des fins réglementaires, ainsi que de voir que nous sommes passés de l'équivalence et de l'approbation, s'agissant des notations de pays tiers, à l'équivalence ou à l'approbation. Mais le commissaire pourrait-il confirmer que cela signifie que les investisseurs peuvent toujours investir librement dans des titres et des obligations dans des pays tiers, qui ne sont pas notés en Europe ou qui n'ont pas un statut équivalent?

Nous devons être à l'affût des conséquences inattendues. Sans analyse d'impact préalable, il y en aura très certainement. C'est pourquoi l'exigence de révision visée à l'article 34 revêt une importance vitale.

Pervenche Berès (PSE). - Madame la Présidente, sur Solvabilité II, voilà une réforme engagée bien avant la crise et que la crise a éclairée d'un jour nouveau. En tant que législateurs, nous avons hésité: fallait-il conclure cet accord en première lecture?

Finalement, la détermination des négociateurs aura permis d'aboutir à un compromis qui, je crois, a au moins un double mérite: d'abord, obliger le secteur de l'assurance à mieux évaluer ses risques, ce qui, jusqu'à présent, relevait encore de mécanismes relativement anciens et sans doute inadaptés à ce qu'était devenue la réalité du secteur de l'assurance, et puis mettre l'accent sur la nécessité pour les mécanismes de supervision de s'adapter à ce que sont devenues les compagnies d'assurance, à la fois dans leur multitude de produits et d'offres au consommateur, mais aussi dans leur implantation transnationale.

En tant que législateurs, nous avons eu à cœur de tenir compte de la réalité de ce marché, c'est-à-dire d'un marché où, par exemple, dans certains pays, il existe des mécanismes d'assurance-vie qui représentent une part importante de ce secteur et où, à la lumière de la crise, nous devons tenir compte de ce que signifie la procyclicalité lorsqu'elle s'applique au secteur de l'assurance.

Nous devons aussi veiller à ce que l'adoption de cette législation ne bouscule pas l'architecture du marché de l'assurance et, notamment, permette aux structures de mutuelles de trouver leur place au sein de cette législation. Mais, bien évidemment, il ne s'agit que d'une étape, et je voudrais mentionner six points sur lesquels, demain, il nous faudra immédiatement remettre l'ouvrage sur le métier.

Le premier, c'est évidemment la prise en compte des conclusions du rapport de Jacques de Larosière et la nécessité de s'assurer qu'une égalité et des conditions harmonieuses existent entre les différents collèges de superviseurs, et, à cette fin, renforcer l'autorité européenne responsable de la supervision des compagnies d'assurance.

Deuxièmement – beaucoup de collègues l'ont indiqué –, mettre en place ce fameux soutien de groupe et, sur ce point, je ne partage pas l'avis d'Alain Lipietz. Bien sûr, nous aurions préféré avoir le soutien de groupe, mais comment ne pas comprendre que, pour des pays où 80 ou 100 % du secteur de l'assurance est entre les mains de compagnies étrangères, sans base légale certaine, il soit aujourd'hui difficile d'accepter ce mécanisme? Nous devons, là, progresser.

Troisième étape pour demain: l'harmonisation entre ce que nous faisons ici et ce qui se passe pour les fonds de pension. Comment imaginer que, pour l'assurance, il faille améliorer la solvabilité, et ne pas se poser la question pour les fonds de pension? C'est un défi absolument majeur.

Quatrième chantier pour demain, l'installation, la création, l'établissement d'un mécanisme de garantie de dépôt, comme nous l'avons aujourd'hui dans le domaine bancaire, et qui manque encore dans le secteur de l'assurance.

Cinquième point, la commercialisation des produits d'assurance et la garantie que la façon dont les intermédiaires d'assurance proposent les produits aux assurés permette de tenir compte de leurs intérêts et des besoins de protection.

Et dernier point enfin, la transposition, dans ce secteur, de ce que nous allons mettre en place pour le secteur bancaire, à savoir les mécanismes de rétention en matière de titrisation.

Sur cette base, j'espère que, demain, nous pourrions tenir compte des enseignements de cette crise pour assurer aux citoyens européens un secteur de l'assurance qui soit pour eux une vraie garantie pour...

(La présidente retire la parole à l'orateur)

Marielle De Sarnez (ALDE). - Madame la Présidente, nos amis rapporteurs ne sont pas en cause, mais je trouve que les propositions de la Commission arrivent bien tard et ne sont pas à la hauteur de l'histoire. Pour prévenir toute nouvelle crise, il nous faut évidemment être beaucoup plus ambitieux et plus volontaristes.

En matière de régulation, d'abord. Nous devons harmoniser nos législations, et le signal le plus fort serait sans aucun doute de se doter d'un régulateur européen. Voilà enfin qui parlerait.

En matière d'agences de notation, nous devons créer des agences européennes dont l'indépendance sera garantie et en finir avec ce scandale de voir des agences noter des entreprises par lesquelles elles sont payées.

Sur les *hedge funds*, nous devons les encadrer et imaginer une fiscalité qui pénalise toutes les opérations financières de court terme.

Enfin, sur les paradis fiscaux, il y a des mesures très simples à prendre. Nous devons interdire d'activité en Europe toute banque effectuant des transactions avec les paradis fiscaux ou refusant de coopérer.

Voilà pour l'immédiat. Mais je pense qu'il faut aller plus loin, et je veux ici donner deux pistes. La première, c'est que nous devons, me semble-t-il, nous poser la question de l'élargissement de la zone euro et de l'intégration de nouveaux membres. Ce geste politique serait probablement aussi fort que celui de la réunification allemande en son temps, et il marquerait la solidarité intra-européenne et renforcerait le poids de notre Union.

Enfin, il nous faut avancer vers l'intégration économique, budgétaire et monétaire, vers l'harmonisation fiscale qui est la seule manière de lutter contre le dumping fiscal en Europe.

Tout cela est nécessaire, mais ce que nos concitoyens attendent d'abord, et j'aimerais que la Commission l'entende, c'est que nous agissions pour répondre à la crise. Nos concitoyens attendent toujours un vrai plan de relance européen et, par exemple, un grand emprunt. Ils attendent toujours que l'Europe soutienne vraiment nos PME, programme vraiment des investissements pour l'avenir et surtout accompagne tous ceux qui, en Europe, sont frappés par la crise. Je pense aux chômeurs, je pense au temps partiel, je pense aux ménages qui traversent des difficultés immenses aujourd'hui.

Voilà, selon moi, quelle est l'urgence et voilà ce sur quoi les dirigeants européens seront jugés demain.

Ewa Tomaszewska (UEN). - *(PL)* Madame la Présidente, la mise en place de la directive Solvabilité II et la modification du système relatif à l'exercice et au contrôle des activités d'assurance, qui est en préparation depuis cinq ans, représente une étape très importante, surtout en ces temps de crise financière. Cela fait des années que je m'intéresse aux régimes de retraite et je sais combien le contrôle prudentiel des fonds de pension est important en lien avec la mobilité des travailleurs. J'ai également conscience de la nécessité d'un contrôle transnational.

Si nous encourageons les citoyens à se déplacer, nous devons faire en sorte que ceux qui choisissent de travailler dans un autre pays et de changer de régime de retraite puissent être certains que leurs contributions au régime de sécurité sociale soient correctement déduites et reversées sur les bons comptes et qu'ils obtiendront plus de sécurité pour leur future retraite grâce à l'introduction de solutions communautaires dans les domaines des principes d'investissement et du contrôle des fonds de pension.

Je félicite le Comité européen des contrôleurs des assurances et des pensions professionnelles et son groupe consultatif, aux travaux duquel j'ai eu le privilège de participer jusqu'en septembre 2007. Je félicite également le rapporteur, M. Skinner.

Mary Lou McDonald (GUE/NGL). - *(EN)* Madame la Présidente, le rapport sur la stabilité financière dans le monde publié par le FMI estime que la crise financière coûtera 4 milliards de dollars. Cette estimation est susceptible d'être revue à la hausse. Comme nous le savons tous, cette crise a été provoquée par une sorte de capitalisme de casino, de capitalisme de copinage, et par un secteur des services financiers qui n'était soumis à aucune régulation, ou à une régulation allégée, comme on la qualifie parfois poliment.

La chute de tout cet ensemble est tout simplement catastrophique pour les travailleurs et leurs familles en Europe. Je suis frappé dans ce débat dans les rapports qui ont été rédigés par la manière très polie dont nous

abordons ce scandale. Je suis frappé par le fait que les groupes libéraux et chrétiens démocrates sont inquiets de la surréglementation et du fait que le protectionnisme puisse être introduit par la petite porte.

Le fait est que la réponse de l'UE à la crise financière a été lente et minimaliste. Le fait est que nous avons effectivement besoin de protectionnisme et que les bénéficiaires de cette protection doivent être les travailleurs et l'économie réelle. Nous devons maintenant débattre de la question des emplois, car c'est qui compte pour les citoyens, et cette institution reste attachée à un système qui a échoué. Reconnaissons-le et soyons radicaux et courageux.

PRÉSIDENCE DE MME RODI KRATSA-TSAGAROPOULOU

Vice-présidente

Nils Lundgren (IND/DEM). - (SV) Madame la Présidente, l'économie mondiale est secouée par une crise financière de portée planétaire et voici à présent que nous sommes pris sous une pluie de propositions visant à éviter que cela se reproduise. Plus de réglementation et plus de contrôle: voilà qui est à la mode. Toutefois, il est évident qu'il faut commencer par se demander ce qui a causé la débâcle. Permettez-moi de résumer ces causes en 50 secondes.

Nous avons un capitalisme orphelin, qui permet aux dirigeants des compagnies d'assurances de mettre en place des systèmes leur permettant de percevoir des bonus et des retraites mirifiques pour autant que les bénéfices augmentent. Or, il est possible pour ces dirigeants d'accroître à court terme les bénéfices de leurs sociétés par l'acquisition de valeurs mobilières de moindre qualité, au prix d'une plus grande exposition aux risques. Lorsque les risques deviennent réalité, les dirigeants ont déjà empoché leur argent et c'est à d'autres d'éponger les pertes.

Rien n'incite ceux qui pourraient changer le système à le faire. Les personnes qui confient leur argent aux banques savent qu'il existe des garanties sur les dépôts. Chacun sait que la plupart des banques sont trop grandes pour qu'on les laisse sombrer dans la faillite. Elles seront sauvées par les contribuables. Les agences de notation savent qu'elles perdront des contrats si elles mettent en doute la solvabilité de leurs clients. La politique suivie par les banques centrales et les ministères des finances repose sur l'idée selon laquelle les bulles ne doivent pas être percées. On les laisse donc gonfler à l'excès.

Discutons-nous de solutions à ces problèmes? Non!

Othmar Karas (PPE-DE). - (DE) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, la crise économique et financière, la plus grave depuis la Seconde Guerre mondiale, se ressent dans le monde entier. L'incertitude, l'impatience, la perte de repères et la perte de confiance sont palpables. Les lacunes en matière de réglementation des marchés financiers sont, elles aussi, évidentes. Nous sommes poussés par la nécessité d'adopter des réponses européennes communes et de prendre les devants sur la scène internationale. Aujourd'hui, d'aucuns ont compris qu'il nous fallait « plus d'Europe », et cela rend possible la concrétisation de demandes du Parlement qui, il y a quelques mois à peine, se heurtaient au rejet et au blocage des membres de la Commission et du Conseil.

Notre modèle d'économie sociale de marché – autant de marché que possible et autant de réglementation que nécessaire – fournit un cadre pour la réglementation, non seulement au niveau européen, mais également à l'échelle mondiale. L'Union européenne agit avec succès, mais nous sommes encore loin d'en avoir fini et d'avoir atteint notre objectif. Nous sommes en train de franchir une nouvelle étape. Il conviendra ensuite d'ouvrir ou de clôturer au plus vite d'autres chapitres. Il n'y a qu'une action résolue et le courage de prendre des mesures de réglementation audacieuses au niveau européen qui donnent confiance.

Nous décidons également aujourd'hui – bien trop tard – de mesures de réglementation des agences de notation de crédit. L'enregistrement et le contrôle sont nécessaires, comme il l'est de s'attaquer aux conflits d'intérêt. Nous sommes en passe d'adopter la directive Solvabilité II, ce que nous aurions dû faire de toute façon, même en l'absence de la crise des marchés financiers. En mai, nous devrions nous prononcer sur la question des banques. Nous devons éliminer une fois pour toutes les effets procycliques du système de réglementation existant. Il faut réglementer les fonds spéculatifs, certes, mais également les prises de participations privées. Tous les traitements des dirigeants qui incluent une composante de bonus doivent également prévoir un mécanisme en cas de pertes.

On parle moins des questions de responsabilité en Europe qu'aux États-Unis et le système européen de contrôle n'est pas encore au point. Ce système doit être calqué sur le système européen de banques centrales, et nous devons nous empresser de prendre un maximum de décisions avant l'été. Je vous invite à le faire.

Robert Goebbels (PSE). - Madame la Présidente, chers collègues, le Parlement s'apprête à adopter des règles gouvernant la finance internationale. Elles seront insuffisantes car, manifestement, la volonté politique n'existe ni en Europe, ni aux États-Unis pour éliminer les dérives de la spéculation pure, comme par exemple le *naked short selling*, la vente de produits qu'on ne possède même pas.

La crise financière internationale n'est pas née dans les îles. Elle est née aux États-Unis, et elle s'est propagée à travers la City aux autres grands centres financiers. Tous ces centres étaient supposés être bien réglementés. Le G20 a néanmoins trouvé les coupables idéaux: les paradis fiscaux, les vrais et les faux.

Dans mon rapport pour le Parlement sur la réforme de l'architecture internationale, j'avais déjà préconisé en 2000 l'élimination de tous les trous noirs de la finance internationale, à commencer par les *hedge funds* et les autres fonds purement spéculatifs.

Le G20 n'entend réguler que les fonds spéculatifs présentant un risque systémique. Le risque systémique se constate par après, quand la crise s'est déchaînée. En réalité, les grands du G20 ont ménagé leurs propres centres offshore, les *Channel Islands*, les *Virgin Islands*, Hong-Kong ou Macao, pour ne pas parler des centres onshore comme le Delaware.

Comme l'a dit Jacques Attali, à l'avenir, le monopole de la spéculation sera réservé à Londres et à New York. Le message est clair. La finance internationale sera régulée au seul profit des grands pays. *All pigs are equal, but some pigs are more equal.*

Andrea Losco (ALDE). - (IT) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, il est justifié de critiquer et de souligner les retards, mais il est également justifié et tout à fait à propos de reconnaître que nous avançons aujourd'hui et que, en réaction à cette terrible crise qui a secoué les économies du monde, les institutions européennes prennent des mesures législatives spécifiques dans des secteurs clés, comme ceux des agences de notation et des assurances.

Je pense, en tout cas d'après ce que j'ai suivi de près, que la directive sur l'accès aux activités de l'assurance et de la réassurance et leur exercice revêt un caractère extrêmement significatif. L'accord intervenu *in extremis* avec le Conseil va permettre, en essence, de doter ces secteurs de nouvelles règles plus efficaces tenant compte de la dynamique du marché réel, en dehors des formules préconçues.

Les principes d'évaluation des risques et de capitaux requis, adaptés aux risques auxquels sont véritablement exposées les sociétés, ainsi que les incitants à la gestion des risques, l'harmonisation, le contrôle des rapports, la publicité de l'information et la transparence sont des aspects essentiels d'un effort visant à rendre le secteur des assurances plus concurrentiel et à offrir une meilleure protection aux assurés.

Le compromis final contient des solutions raisonnables aux problèmes des effets procycliques potentiels des nouvelles règles et des règles relatives au traitement des investissements. Nous aurions pu en faire plus, bien sûr, mais je pense que nous avons atteint un point à partir duquel il nous sera possible de progresser encore à l'avenir.

Adamos Adamou (GUE/NGL). - (EL) Madame la Présidente, la crise économique que nous sommes en train de traverser nous offre l'occasion, une fois de plus, de réaffirmer notre ferme conviction quant à la nécessité de réglementer, et non pas de déréglementer, les fusions entre les multinationales et les autres entreprises, ainsi que de modifier la législation relative à la concurrence et d'intervenir pour éviter la formation de monopoles et d'ententes sous le couvert desquels certaines entreprises manipulent le marché, fixent les prix et procèdent à des licenciements, à la seule fin d'accroître leurs bénéfices.

Les citoyens peuvent constater les résultats d'une croissance sans le moindre visage social. Cette croissance n'est pas synonyme de création d'emplois stables, mais sert à concentrer davantage de richesse et de pouvoir dans les mains de quelques privilégiés. La libéralisation des marchés financiers, politique poursuivie en toutes circonstances par la droite, entre autres, nous a infligé une profonde blessure économique, dont souffrent directement les gens.

Il y a un an à peine, les défenseurs politiques de la déréglementation et pourfendeurs de l'intervention de l'État vantaient encore l'état de l'économie. Permettez-moi de vous rappeler que ce sont précisément ces politiques qui ont engendré des vagues de pauvreté et d'inégalités, une croissance négative de l'économie et la réalisation de bénéfices excessifs par les géants de l'agroalimentaire, de l'ordre de 40 milliards pour chacun d'entre eux en 2008.

Cependant, les citoyens vont envoyer un message à ceux qui sont à l'origine de cette crise et des inégalités qui l'accompagnent.

Johannes Blokland (IND/DEM). - (NL) À l'heure où les banques centrales européenne et américaine annoncent les premiers signes de reprise économique, il importe de ne pas reculer dans la mise en œuvre de lignes directrices visant à éviter que ne se répète un tel scénario.

Le rôle joué par les agences de notation dans la crise du crédit est considérable, dans la mesure où les investisseurs se sont fiés aveuglement aux informations livrées par ces agences, sans en référer à qui que ce soit d'autre. Plusieurs raisons expliquent que les notes n'aient pas été correctement ajustées à l'évolution du marché; et toutes ne pourront pas être évitées par l'introduction de nouvelles règles. L'introduction d'une obligation d'établissement dans l'Union européenne pour l'exercice d'activités de notation est un bon début, mais, étant donné la dimension mondiale du marché, ce n'est rien de plus.

La Commission européenne doit, de toute urgence, procéder à l'harmonisation de ses mesures avec celles des pays tiers. C'est pour cela qu'il serait préférable d'adopter une approche centrale au niveau de l'UE en la matière. Il est évident qu'il faudra en faire plus pour rétablir la confiance dans les marchés financiers. Commençons, pour cela, à insuffler une nouvelle morale à la finance.

Werner Langen (PPE-DE). - (DE) Madame la Présidente, voici que les premières propositions législatives du paquet «marchés financiers» nous parviennent. Certes, il y a bien longtemps que nous attendions la directive Solvabilité II: je le dis pour ne pas devoir y revenir. Cependant, les négociations ont été très efficaces et ont débouché sur des résultats utilisables. Nous soutiendrons donc la proposition.

Dans le cas des agences de notation de crédit, nous avons été confrontés à un problème qui peut réellement être vu comme un échec combiné du marché et de nos politiques. Cela fait des années que le Parlement demande à la Commission de présenter des propositions sur plusieurs des éléments qui sont à l'origine de cette crise des marchés financiers. Il a fallu attendre longtemps, mais le texte négocié par M. Gauzès va permettre d'avancer. Il établit des critères indépendants et de nouvelles structures de contrôle. La nouvelle réglementation a véritablement le potentiel nécessaire pour résoudre le conflit d'intérêts existant entre les activités de conseil et de notation des agences et faire plus de transparence. C'est une bonne proposition.

Cependant, cela ne suffit pas. Je me souviens de la discussion que nous avons eue dans ces murs avec le premier ministre britannique Tony Blair, qui s'est comporté comme s'il détenait la solution avant même que n'ait lieu le sommet du G20 à Londres. Le fait est que, certains, y compris au sein de l'Union européenne (en particulier le Royaume-Uni, mais également la Commission), ont refusé à plusieurs reprises de réglementer certaines choses, alors même que cela aurait dû sembler évident. Les phénomènes en question ne sont pas nouveaux, mais la bulle a effectivement atteint une taille considérable. Il nous faut à présent progresser sur les règles comptables, comme l'a mentionné le commissaire en lien avec l'évaluation des dirigeants et les systèmes de bonus. Il est inadmissible qu'il n'y ait aucune réglementation dans ce domaine. En outre, nous devons régler la question du capital, notamment de la titrisation, avant la fin du mois de mai. Il nous faudra également trouver une solution rapide pour les structures européennes de contrôle et concernant le rapport de Larosière en général.

Nous ne pouvons pas attendre les États-Unis pour tout. Procédons comme nous l'avons fait pour le paquet «climat et énergie»: nous, Européens, prenons les devants et offrons au monde un exemple à suivre! Si nous le faisons, nous aurons apporté notre contribution à la résolution de la crise.

Ieke van den Burg (PSE). - (NL) Si vous le permettez, je commencerai par une remarque: je souhaiterais dire que j'ai été étonnée d'entendre les discours de tout bord qui ont été tenus par les membres de ce parlement au sujet du volontarisme et de la nécessité de s'attaquer au capitalisme. Où étaient tous ces députés lorsque nous tentions concrètement d'orienter le capital dans la bonne direction?

J'ai été rapporteure fictive sur le rapport de M^{me} Weber. M^{me} Weber est l'une de ces personnes qui ont mis la main à la pâte dans un dossier dont les enjeux ne sont autres que la modernisation et la simplification des réglementations européennes, dans le but, notamment, de soulager les entreprises. Ce dossier s'inscrit dans le cadre d'un vaste paquet de mesures visant à «mieux légiférer». «Mieux légiférer», je tiens à le dire, ne se limite pas à déréglementer et à diminuer les contraintes imposées par la législation. Il s'agit aussi de se donner les moyens de réagir de manière plus appropriée, plus souple et plus dynamique aux évolutions grâce à une répartition claire des compétences, notamment en faveur des organismes de contrôle.

À cet égard, je souhaiterais dire deux choses, qui sont en fait également liées aux deux dossiers dont nous débattons aujourd'hui. Premièrement, il est vain d'essayer de résoudre les problèmes d'hier. Nous devrions plutôt anticiper l'avenir et mettre en place un processus qui nous permette de réagir comme il se doit au dynamisme des évolutions et des innovations. C'est précisément dans cette optique que nous avons dernièrement imaginé le processus de Lamfalussy.

Deuxièmement, nous devons considérer le niveau auquel nous voulons instaurer ce contrôle. Les acteurs du marché font fi des frontières. Ils se sont internationalisés. Il est donc inutile de nous bercer d'illusions en croyant que ces acteurs peuvent être contrôlés par de petites autorités nationales. Ces grands acteurs, qui dominent véritablement le marché, doivent trouver leur pendant au niveau européen et mondial. Cela signifie, selon moi, que ces niveaux de pouvoir doivent disposer de compétences leur permettant d'exercer un contrôle direct.

Justement, il aurait été possible de le faire en ce qui concerne les agences de notation. Au départ, le Parlement avait l'intention de confier la tâche de l'enregistrement au Comité européen des régulateurs des marchés des valeurs mobilières (CERVM). Malheureusement, cela n'a pas pu être le cas, car, inévitablement, les grands pays et les grands centres financiers se seraient battus pour attirer les sièges centraux de ces organismes et, ainsi, se placer en situation dominante pour tenter d'amener chez eux les grandes agences de notation. C'est, à mes yeux, regrettable. J'aurais préféré que cela se fasse au niveau européen dès le départ.

La même chose vaut pour Solvabilité II. Ici aussi, il aurait fallu agir de manière résolue et déléguer des compétences permettant l'adoption de déclarations contraignantes au niveau européen en cas d'échec des négociations entre les autorités de contrôle. Cela signifie également que les contrôleurs invités ne veulent pas transférer de pouvoirs à quelques autorités de contrôle de plus grande stature. C'est certes regrettable, mais certaines dispositions, au considérant 25 notamment, indiquent clairement la volonté du Parlement de s'attaquer à l'amélioration et au renforcement de cet aspect dès l'année prochaine, sur la base des propositions de M. de Larosière.

Olle Schmidt (ALDE). - (SV) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, la crise économique et financière a montré la nécessité pour nous, Européens, d'agir ensemble. Heureusement que l'Europe avait, et a toujours, l'euro plutôt que seize devises différentes: cela nous a évité des difficultés plus graves encore. Il n'y a que lorsque les pays de la zone euro se sont réunis à Paris à l'automne dernier qu'il a été possible de stabiliser la crise et d'ouvrir la voie à la reprise. Ensuite, l'effort mondial s'est poursuivi avec le sommet du G20, qui a été une grande première: la rencontre des grandes nations du monde sur un pied d'égalité.

Nous devons à présent nous assurer d'être mieux équipés pour la prochaine fois que la crise frappera. Les directives qui font l'objet du débat d'aujourd'hui sont importantes et, selon moi, équilibrées. Nous avons besoin d'une plus grande ouverture et d'une transparence accrue sur le marché, davantage d'instruments d'action au niveau transnational, ainsi que d'un meilleur contrôle. Nous devons aussi lutter contre le protectionnisme et, à mes yeux, soutenir le libre-échange. Il nous faut par ailleurs limiter la prise de risques et mettre un terme aux excès. Le marché a beau être libre, il a également besoin de règles et de limites. Ce n'est pas parce que je suis libéral que je suis forcément contre. Toutefois, nous devons nous garder de surréglementer, ce que nous risquons de faire dans l'ambiance actuelle. N'oublions pas que l'économie de marché est génératrice de prospérité.

Bernard Wojciechowski (IND/DEM). - (PL) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, au début du mois, nous nous sommes entendu dire que toutes les mesures avaient été prises pour remédier à la crise financière. Le budget du Fonds monétaire international sera augmenté de pas moins de 500 milliards de dollars, ce qui aura pour effet d'en tripler la taille. La Banque mondiale sera plus riche de 100 milliards de dollars et 250 milliards ont, eux, été mis de côté pour venir en aide au commerce international. Apparemment, il y aura un contrôle plus strict du marché des capitaux, des paradis fiscaux et des salaires des banquiers. Le président Obama a qualifié le récent sommet du G20 de tournant sur le chemin de la reprise économique mondiale.

En résumé, il n'y a probablement aucun lieu de s'inquiéter, à une exception près, peut-être. Pourquoi les dirigeants de la planète ont-ils attendu si longtemps pour présenter leur plan de soutien d'urgence si élaboré? Pourquoi n'ont-ils pas daigné relancer l'économie mondiale plus tôt? Peut-être n'avaient-ils pas ces mille milliards de dollars? Dans ce cas, la question fondamentale est de savoir d'où vient cet argent. De la vente de 400 tonnes d'or? À première vue, les communiqués officiels n'en font pas mention. Peut-être cet argent a-t-il été emprunté à une banque? Puisqu'on parle maintenant de reprise – et je m'adresse ici à MM. Barroso et

Topolánek – peut-être les dirigeants pourraient-ils se réunir à nouveau et ajouter trois mille milliards de plus, de sorte que nous puissions jouir d'une sorte de «turbo-croissance»?

Margaritis Schinas (PPE-DE). - (EL) Madame la Présidente, il ne fait aucun doute que l'Europe subit aujourd'hui les conséquences d'un modèle américain/anglo-saxon d'organisation des marchés financiers, un modèle anarchique et excentrique qui a appris à fonctionner sans règles, sans contrôle et sans rendre de comptes à la société, et qui a pollué l'économie mondiale et européenne.

Avec les textes dont nous débattons aujourd'hui et sur lesquels nous voterons demain, nous construisons un bouclier pour protéger les citoyens européens. Ce bouclier les protégera du paradoxe dans lequel nous vivons aujourd'hui, paradoxe qui veut que les mouvements de capitaux soient supranationaux et que les règles de contrôle et d'imputabilité, là où elles existent, soient, elles, nationales.

Voici donc que l'Europe réagit; lentement, certes, mais mieux vaud tard que jamais. Reste bien sûr à répondre à deux grandes questions. La première est la suivante: pourquoi fallait-il attendre de vivre une crise pour réagir? Pourquoi a-t-il fallu attendre que tout ceci se produise pour fixer des règles? La réponse sera donnée par les citoyens, qui plébisciteront ceux qui plaident pour l'adoption de mesures législatives et puniront ceux qui ont tenté de nous persuader que l'autorégulation était la solution à tous les maux dont nous souffrons aujourd'hui.

La seconde question est la suivante: les textes dont nous débattons aujourd'hui resteront-ils des cas isolés ou va-t-on vers un contrôle global et un réexamen de l'ensemble du cadre législatif et réglementaire? La réponse à cette seconde question, c'est à nous de l'apporter. En tant que colégislateurs, il nous incombe d'exercer une pression afin que l'on n'en reste pas au rapport Gauzès sur les agences de notation de crédit; celles-là mêmes qui n'ont pas vu l'iceberg en plein sur la trajectoire du *Titanic*, nous plongeant dans la situation actuelle, mais qui ont par contre très vite vu que certains États membres devaient être rétrogradés parce qu'ils «auraient» été dans une mauvaise situation de solvabilité.

Nous devons tout réexaminer et tout corriger depuis le début: plus rien ne sera comme avant dans l'Union européenne après cette crise.

Manuel Medina Ortega (PSE). - (ES) Madame la Présidente, je reviendrai uniquement sur le rapport de M^{me} Weber sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant les directives 77/91/CEE, 78/855/CEE et 82/891/CEE du Conseil ainsi que la directive 2005/56/CE en ce qui concerne les obligations en matière de rapports et de documentation en cas de fusions ou de scissions.

Nous sommes en train de simplifier les procédures administratives. Nous sommes favorables aux propositions de la Commission introduisant certaines modifications, mais nous y avons apporté quelques amendements, déposés par presque tous les groupes politiques et que j'ai évidemment soutenus, car ils vont dans le sens d'une simplification.

Nous parlons bien sûr de changements de taille, avec l'élimination de certaines obligations en matière de documentation, le recours aux pages web et à des renvois aux pages web ainsi que l'élimination d'obligations relatives aux experts et autres, jusqu'ici incontournables. Cela pourrait amener des économies assez substantielles en termes de coûts et de temps, tout en offrant des garanties tant aux créanciers que, par exemple, aux travailleurs des sociétés et aux autres personnes qui y ont accès.

Je pense que les propositions que nous a présentées la Commission sont plutôt positives et que les amendements que, à notre tour, nous proposons à la Commission suivent la même approche. Il s'agit de garantir l'indépendance, en particulier en cas de recours aux pages web, et de veiller à la nécessité de faire référence, dans d'autres pages web utilisées, à toute information contenue dans ces pages, de manière à ce que leur utilisation ne soit pas compliquée et que suffisamment d'informations complémentaires soient disponibles.

En bref, Madame la Présidente, je pense que le Parlement pourra adopter cette proposition de directive à une confortable majorité et que le texte final constituera une amélioration par rapport à l'original qui nous a été soumis par la Commission.

Margarita Starkevičiūtė (ALDE). - (LT) Les récents événements ont mis en évidence le poids des grands groupes financiers et de leurs erreurs sur l'économie réelle, notamment dans les petits pays. C'est pourquoi les textes présentés doivent permettre d'encadrer, sur le plan juridique, deux phénomènes. Il s'agit tout d'abord de réconcilier, d'une part, la libre circulation procyclique des capitaux au sein d'un groupe financier et, d'autre

part, la nécessité de garantir l'approvisionnement en liquidités de l'économie réelle et la stabilité macroéconomique durant la récession. Ensuite, il importe de guider la répartition des responsabilités entre les organismes de contrôle des pays dans lesquels sont implantées la maison mère et les filiales, dans le but de vérifier que rien ne cloche dans les activités du groupe financier et d'établir clairement qui couvrira les pertes au cas où des erreurs venaient à être commises.

Il convient de rappeler que le texte présenté ne constitue qu'un premier pas dans cette direction. Je souhaiterais insister sur le fait qu'il sera impossible de résoudre ces problèmes sans procéder à une évaluation de l'incidence du droit de la concurrence sur les activités des groupes financiers. Cet aspect est systématiquement oublié. Il devrait être une priorité pour la nouvelle législature.

Sirpa Pietikäinen (PPE-DE). - (EN) Madame la Présidente, je pense que ce paquet, qui fait partie des mesures visant à résoudre la crise financière, est relativement bon en ce qui concerne Solvabilité II et les agences de notation de crédit et aboutira à de bons compromis et résultats.

Cependant, concernant l'avenir, je voudrais soulever trois questions. Premièrement, je voudrais que l'Union européenne soit plus ambitieuse et active au niveau mondial. Même si les résultats du G20 vont dans la bonne direction, ils sont encore trop modestes et loin d'avoir une réglementation propre, globale et conventionnelle, d'une part, sur les fonds et les différents instruments financiers et, d'autre part, sur la régulation.

Deuxièmement, s'agissant du rapport de Larosière et de nos propres actions, je pense que le rapport de Larosière a atteint de relativement bons résultats, notamment en matière de supervision et d'analyse systématique des risques au niveau européen. Je voudrais cependant mettre en exergue deux embûches à ce sujet. D'une part, concernant la micro-supervision, je pense que la morale proposée ici, qui serait toujours en grande partie fondée sur la coopération et non sur un aspect européen centralisé, présente de très sérieux problèmes. D'autre part, d'après ce que nous savons déjà de la future proposition de la Commission relative au capital-risque et aux fonds spéculatifs, il y a davantage à espérer et à attendre de ce côté-là.

Ainsi, si nous voulons réellement être efficaces à ce niveau à l'échelle internationale, nous devons nous acquitter correctement de notre tâche et je souhaite vraiment que la Commission adopter une meilleure approche, plus ambitieuse, dans ce domaine.

Antolín Sánchez Presedo (PSE). - (ES) Madame la Présidente, le paquet de mesures concernant les agences de notation de crédit, le secteur des assurances et les fusions et scissions est un premier pas vers la restauration de la confiance et du bon fonctionnement des marchés financiers. Il fait écho aux principes avalisés par l'Union européenne et le G20, à savoir le renforcement de la transparence, de la responsabilité et de l'intégrité sur les marchés financiers. Grâce à ces mesures, l'Union européenne est en position de montrer l'exemple sur la scène internationale. C'est pourquoi je les soutiens, même si nous allons devoir aller plus loin.

Les défaillances des agences de notation de crédit constituent l'une des causes de la crise financière et ont démontré l'insuffisance de l'autorégulation. Le règlement propose une approche véritablement novatrice en matière d'enregistrement, de responsabilisation et de contrôle des agences. Il s'attaque aux conflits d'intérêts et à l'amélioration des méthodes de travail et de la qualité de différents types de qualifications, acquises, notamment, dans des pays tiers. Il reste maintenant à régler les questions d'une future révision des systèmes de paiement et de la création d'une agence publique européenne.

La proposition de directive sur la solvabilité codifie l'acquis dans le domaine des assurances privées et tient compte d'avancées techniques en faveur d'une meilleure gestion des risques. Celles-ci donneront un nouvel élan à l'innovation, amélioreront l'utilisation des ressources et permettront d'offrir aux assurés une meilleure protection, ainsi qu'au secteur une meilleure stabilité financière. Les nouvelles règles pour le contrôle des groupes d'assurances sont prudentes et susceptibles d'évoluer ultérieurement. La création d'organes de contrôle représente un pas vers l'avant sur la voie de l'intégration et du renforcement du contrôle prudentiel au niveau européen. Il s'agit d'un processus qui doit se poursuivre pour déboucher, peut-être, sur la création d'un modèle qui pourrait devenir la norme au niveau mondial. Le Parlement suivra et encouragera les progrès faits en la matière.

Enfin, la modification de différentes directives relatives aux obligations de rapports et de documentation en cas de fusions et de scissions représente une forme de simplification législative. Cet exemple montre qu'il est parfaitement possible, du moment que l'on a recours aux technologies de l'information et de la communication, de combiner l'objectif de réduction de 25 % de la charge pesant sur les entreprises avec un renforcement des droits du public et des actionnaires.

Daniel Dăianu (ALDE). - (EN) Madame la Présidente, je suis heureux que, finalement, le bon sens l'ait emporté au Parlement et à la Commission concernant les causes de cette crise financière. Les gens ont pris conscience que cette crise n'est pas de nature cyclique et qu'une révision complète et approfondie de la régulation et de la supervision des marchés financiers est absolument nécessaire. Le rapport du groupe présidé par de Larosière, ainsi que le rapport Turner, a fait apparaître cette nécessité assez clairement. Ces rapports partagent l'analyse du rapport de suivi Lamfalussy du Parlement.

Les documents qui sont débattus aujourd'hui doivent être envisagés dans la même logique d'action. Hélas, nos économies souffriront encore un bon moment, notamment en raison des budgets publics et probablement en raison de l'inflation à venir provoquée par les efforts entrepris pour mettre de l'ordre dans cet épouvantable désordre. Espérons que, cette fois, nous retiendrons mieux la leçon que lors des précédents épisodes de crise.

Klaus-Heiner Lehne (PPE-DE). - (DE) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, voici un bon débat. Il est très intéressant, pour la simple raison que, à voir les rapports, nous combinons deux aspects qui, s'ils ne semblent pas à première vue directement liés, le sont en ce sens qu'ils visent à surmonter la crise et à relancer l'économie.

J'ai joué, au sein de la commission des affaires juridiques, le rôle de rapporteur fictif concernant le rapport de M^{me} Weber, à qui il me faut tout d'abord adresser mes plus sincères félicitations. Le rapport Weber ne vise pas, au premier chef, à surmonter la crise, mais bien à simplifier le droit des sociétés et à contribuer à la diminution de la bureaucratie et de des contraintes imposées aux entreprises. En ce moment précis où la législature touche à sa fin, il s'agit d'une preuve concrète et d'une illustration de l'attention portée par le Parlement européen à la question et de son souci de faire évoluer le droit des sociétés dans l'intérêt de ces dernières, ce dont je me félicite beaucoup.

Puisqu'il nous est offert l'occasion, avec ce débat, de dire également quelques mots au sujet de la réglementation des marchés financiers en général, notons que, en obtenant des résultats à ce stade et en s'appêtant à adopter en première lecture le premier paquet «marchés financiers», le Parlement envoie également un signal en cette fin de législature. Je pense que cela aussi, c'est important.

Je souhaiterais néanmoins faire remarquer que le deuxième paquet, qui est, bien sûr, toujours en cours de préparation par la Commission, arrivera trop tard pour être examiné sous cette législature. Cela s'explique. Comme vous vous en souviendrez, nous n'avons pas manqué de discuter de la réglementation de certains pans des marchés financiers par le passé, dans les commissions parlementaires et, à plusieurs reprises, en plénière. À chaque fois, l'opposition a été massive, notamment dans le chef du Conseil. Le premier ministre travailliste britannique, Gordon Brown, a longtemps refusé de reconnaître certaines réalités.

Longtemps, nous nous sommes également heurtés à l'opposition de la Commission, sur les fonds spéculatifs, entre autres. Et puis, la résistance n'a pas manqué non plus dans les rangs de cette Assemblée. Longtemps, la présidente de la commission des affaires économiques et monétaires s'est refusée à autoriser des rapports d'initiative législative, sous le prétexte d'une inutile querelle de compétences. Je suis heureux de constater que tout le monde a à présent ouvert les yeux. Le commissaire McCreevy régleme les fonds spéculatifs, M^{me} Berès autorise les rapports d'initiative et Gordon Brown, lui aussi, a changé son fusil d'épaule. C'est un heureux développement, que je salue de tout cœur au nom de mon groupe.

Jean-Pierre Audy (PPE-DE). - Madame la Présidente, mon propos sera relatif au rapport sur les agences de notation, et mes premiers mots seront pour féliciter mon ami Jean-Paul Gauzès, qui a agi avec compétence, lucidité et pragmatisme.

Mais au risque, Madame la Présidente, d'être un petit peu hors sujet, je voudrais parler du problème de la notation des États. Les États, dans la crise que nous traversons, sont devenus des acteurs financiers majeurs face au risque d'effondrement du secteur financier.

Ils ont pris des garanties, ils ont des dettes, ils ont des prises de participation, et c'est la raison pour laquelle je me demande si l'Union européenne ne devrait pas proposer, dans le cadre de la nouvelle régulation mondiale du capitalisme, la création d'une agence publique mondiale de notation des États, une structure indépendante qui serait placée auprès du Fonds monétaire international et qui permettrait aux citoyens d'avoir une vue, à travers ces notations, de la qualité des finances des États qui, je le répète, sont devenus des acteurs financiers incontournables.

Kurt Joachim Lauk (PPE-DE). - (DE) Madame la Présidente, je souhaiterais souligner brièvement trois choses. Premièrement, nous sommes parvenus à un bon consensus sur la nécessité de réglementer toutes

les institutions financières, sans exception, à l'avenir. Petit à petit, la Commission va pouvoir à présent présenter des propositions concernant tous les acteurs. C'est absolument essentiel.

Deuxièmement, nous devons nous pencher sur le développement des autorités de contrôle prudentiel, rendues à présent nécessaires au niveau européen, sur la manière de les placer sous notre contrôle et de réduire sensiblement notre dépendance, officielle ou officieuse, envers les institutions de contrôle américaines, dont l'échec a été retentissant.

Troisièmement, je suis préoccupé par la manière dont évoluent les choses au niveau financier dans la zone euro. Les écarts et l'endettement, la cote de crédit, des différents membres de la zone euro diffèrent de plus en plus au lieu de converger. Nous devons prendre ici toutes les mesures possibles et exiger des différents États membres qu'ils veillent à ce que règne la discipline.

Enfin, nous devons veiller à ce que l'UE ne sombre pas dans les travers de l'endettement. Les États membres sont déjà suffisamment endettés. Inutile d'y ajouter d'autres institutions.

Pervenche Berès (PSE). - Madame la Présidente, je voudrais simplement rappeler à M. Lehne que ceux qui ont voulu une législation sur les fonds spéculatifs, ce sont les socialistes dans ce Parlement, que c'est leur détermination qui a conduit d'abord à obtenir cette législation sur les fonds spéculatifs, et aussi, dans le rapport de M. Gauzès, à demander à ce que la Commission travaille à l'idée d'une agence publique de notation de crédit.

Et puis, je voudrais en profiter quand même pour dire au commissaire que je m'étonne de cette situation où il y a deux poids, deux mesures dans le monopole d'initiative législative de la Commission. Lorsque le Conseil demande à la Commission de mettre sur la table une proposition pour harmoniser la garantie du dépôt bancaire, la proposition est là trois semaines après. Lorsque le Parlement européen soumet une proposition d'initiative législative de M. Poul Nyrup Rasmussen, qui est votée à la grande majorité par cette plénière, vous vous débrouillez pour mettre la proposition en question sur la table au moment où le Parlement européen ne pourra plus en débattre.

Nous vous avons demandé une initiative législative dans ce domaine en septembre dernier. Qu'avez-vous fait depuis, Monsieur le Commissaire?

Charlie McCreevy, membre de la Commission. - (EN) Madame la Présidente, je souhaite exprimer ma reconnaissance et mon admiration pour la gestion efficace de ces trois dossiers par le Parlement et les trois rapporteurs en particulier. Il en a résulté un consensus rapide qui améliorera vraiment le fonctionnement de nos marchés financiers. Le règlement européen sur les agences de notation de crédit renforcera l'intégrité, la transparence, la responsabilité et la bonne gouvernance dans les activités de notation de crédit.

M. Purvis a posé deux questions à cet égard, concernant la liberté d'investir dans des produits particuliers. À l'heure actuelle, les investissements sont libres pour tous les produits, depuis l'Union européenne ou d'ailleurs. Les notations ne sont pas obligatoires, les entreprises européennes ne sont donc pas obligées d'investir dans des produits notés. Mais permettez-moi de souligner que, à des fins réglementaires - c'est-à-dire le calcul des exigences de fonds propres -, les notations qui peuvent être utilisées sont celles établies dans l'UE à la fois pour les produits de l'UE et des pays tiers ou approuvées ou reconnues comme équivalentes dans l'Union européenne.

Même si je suis déçu de certains aspects de l'accord sur Solvabilité II, comme je l'ai souligné précédemment, l'UE possèdera un cadre pour le secteur de l'assurance qui pourrait servir de modèle à des réformes analogues au niveau international. Bien sûr, l'histoire ne s'arrête pas là. Il reste beaucoup à faire: des mesures d'exécution devront être mises en place avant octobre 2012 afin de donner aux États membres et au secteur du temps pour se préparer à l'introduction de Solvabilité II. Je peux vous assurer que la Commission jouera son rôle pour faciliter ce processus et mettre ces réformes longues et tardives en pratique dès que possible dans l'intérêt de toutes les parties impliquées.

Même si j'ai déjà mentionné ce point en introduction, je voudrais souligner à nouveau que la supervision du groupe reste dans la proposition de Solvabilité II, bien que le soutien du groupe ait été supprimé. J'estime important de ne pas confondre ces deux concepts.

Enfin, avec les obligations simplifiées en matière de rapports et de documentation en cas de fusions ou de scissions de sociétés anonymes, le programme de réduction des charges administratives progresse, et cela contribuera au potentiel de croissance et aidera l'Europe sur la voie de la reprise économique.

Jean-Paul Gauzès, rapporteur. – Madame la Présidente, mes chers collègues, je me bornerai à deux ou trois petites remarques. La première, c'est qu'il s'est exprimé, s'agissant du rapport sur les agences de notation, un assez large accord dans cette assemblée et, bien sûr, la réglementation européenne évoluera avec le temps, mais je crois que, pour l'instant, elle peut être une réglementation exemplaire pour un accord international.

Enfin, permettez-moi de remercier les rapporteurs fictifs, M. Pittella, M. Klinz, qui ont beaucoup travaillé avec moi, les équipes de la Commission, la présidence et, bien évidemment, le secrétariat de la commission économique et les experts, sans lesquels ce travail n'aurait pas pu aboutir de cette façon.

Renate Weber, rapporteure. – (EN) Madame la Présidente, il était relativement intéressant d'écouter tous les discours ce matin au Parlement, non seulement alors que nous traversons la crise économique et financière la plus difficile, mais aussi alors que la date des élections européennes approche. Les rapports discutés aujourd'hui et qui seront soumis au vote demain ne pourront pas résoudre la crise financière, mais nous espérons qu'ils nous aideront à éviter de commettre les mêmes erreurs à l'avenir, ou au moins les principales erreurs, et qu'ils soutiendront la relance de l'économie européenne.

Lorsqu'on entend que les petites entreprises passent actuellement dix fois plus de temps que les grandes pour se conformer à la législation européenne sur les obligations en matière de rapports, il est normal de se demander pourquoi il en va ainsi et comment nous en sommes arrivés à des règles dont les effets risquent vraiment de tuer ces petites entreprises et pourquoi il nous a fallu autant de temps pour changer cette situation. Je suis heureuse d'entendre le commissaire McCreevy dire que le droit des sociétés est probablement le domaine le plus lourd de l'acquis communautaire. Il est peut-être temps de changer cela, certainement pas pour l'assouplir, mais peut-être pour qu'il corresponde davantage aux réalités actuelles.

Si nous voulons être plus efficaces, il faut mobiliser notre énergie de manière constructive, et j'estime juste de dire que le paquet dont nous discutons aujourd'hui en est la preuve. Il prouve que nous avons agi de façon responsable et que nous sommes parvenus à un compromis avec le Conseil et la Commission afin d'adopter ce paquet en première lecture. Pouvons-nous faire plus? Certainement, mais votons sur ce paquet et travaillons dans la bonne direction.

Peter Skinner, rapporteur. – (EN) Madame la Présidente, je voudrais commencer par ce que j'aurais peut-être dû faire en premier, c'est-à-dire remercier tous les services de la Commission, le Conseil et particulièrement le Parlement pour leur implication dans ce dossier. Je dois dire que, sans leur travail et leur aide, nous n'y serions pas parvenus.

Comme beaucoup dans cette salle, je suis assez étonné par le niveau de détails techniques de ces rapports, mais permettez-moi de dire que Solvabilité II a été élaboré hors d'une période de crise pour faire face à une crise. Le dossier aborde la gestion des risques et, comme beaucoup l'ont entendu dans cette salle, il s'agit d'une première pour la législation en matière de services financiers. Il contient également des éléments relatifs à la surveillance du groupe et, sur ce, je suis d'accord avec le commissaire. Le soutien du groupe a malheureusement été supprimé, mais nous l'avons déjà évoqué. Espérons que nous pourrions le réintégrer. Le capital est également défini. De nombreux aspects font de ce rapport un dossier essentiel au niveau mondial.

Ma deuxième remarque porte sur l'impact stratégique de l'utilisation d'une telle législation. À de nombreux égards, le simple fait d'avoir une réglementation applicable dans les 27 États membres ne sera pas d'un grand secours si nous n'avons pas son corollaire, c'est-à-dire un régulateur stratégique au niveau européen qui travaille dans les 27 États membres également. Nous devons surmonter les différences qui existent entre les régulateurs et nous assurer que nous parlons d'une seule voix. C'est particulièrement important lorsqu'il s'agit de reconnaître des régimes appliqués ailleurs dans le monde. Ce weekend, j'ai rencontré entre autres Paul Kanjorski, président de la sous-commission des services financiers au Congrès américain, qui parle maintenant d'accélérer la procédure pour avoir un régulateur unique au niveau fédéral aux États-Unis. S'ils prennent cette mesure avant nous en Europe, nous pourrions être sérieusement embarrassés par l'absence du régulateur dont nous avons besoin au niveau européen.

Ce rapport se situe au niveau mondial et constitue une mesure mondiale, il s'agit d'un processus dont nous pouvons tous être fiers, mais nous devons aussi veiller à continuer d'avancer sur les modifications relatives aux questions soulevées dans le rapport de Larosière, ainsi que sur le soutien du groupe qui permettra l'efficacité de l'économie. J'espère que chacun soutiendra ces mesures.

La Présidente - La discussion commune est close.

Le vote sur le rapport (A6-0191/2009) de M. JeanPaul Gauzès aura lieu jeudi 23 avril 2009.

Le vote sur les rapports (A6-0247/2009) de M^{me} Renate Weber et (A6-0413/2008) de M. Peter Skinner aura lieu aujourd'hui.

Déclarations écrites (article 142)

Sebastian Valentin Bodu (PPE-DE), par écrit. – (RO) Je ne veux pas remettre en cause ici l'utilité des agences de notation. Chacun sait que celles-ci jouent un rôle essentiel en offrant une base solide aux décisions d'investissement, en ce qui concerne tant les produits financiers eux-mêmes que leurs émetteurs. (Elles fournissent, en réalité, bien plus que de simples opinions.) Je tiens cependant à souligner qu'il est important de mettre en place une agence européenne.

Dans une période de profonde crise économique comme celle que nous traversons en ce moment, les agences de notation doivent rester, peu importe l'état de l'économie, des instruments transparents et crédibles, sur lesquels l'Europe doit pouvoir s'appuyer pour naviguer en eaux troubles. Comment nier que la crise actuelle est due en partie aux agences de notation? Dans leurs analyses, celles-ci ont mélangé sans le moindre discernement instruments conventionnels et instruments hybrides, sur un fond de manque de transparence et de conflits d'intérêts, dont on les accuse à présent.

Nous avons besoin de nouveaux organismes dans le secteur, capables de générer une concurrence dans l'attribution de notes objectives. Nous devons réfléchir à la protection des investisseurs et à la préservation de leur confiance dans les agences de notation. L'UE doit veiller à ce que les agences de notation exercent leurs activités dans le respect de règles claires. Qui d'autre qu'une agence de notation européenne agissant conformément à la réglementation communautaire serait mieux à même de remplir ces conditions?

Călin Cătălin Chiriță (PPE-DE), par écrit. – (RO) Je souhaiterais exprimer ma satisfaction et mon soutien face à la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant diverses directives relatives aux obligations en matière de rapports et de documentation en cas de fusions ou de scissions. Je me félicite en particulier des mesures concrètes proposées afin de réduire la charge administrative qui perturbe inutilement les activités du secteur privé européen.

Je soutiens l'objectif de cette initiative, qui est d'encourager la compétitivité des entreprises de l'UE en réduisant les contraintes administratives imposées par les directives européennes dans le domaine du droit des sociétés, lorsque cette simplification peut avoir lieu sans dommages collatéraux majeurs pour les autres parties concernées.

Je défends résolument l'application concrète du programme d'action approuvé lors du Conseil européen de mars 2007, qui vise une réduction de 25 % des contraintes administratives à l'horizon 2012.

Je suis convaincue que les entreprises et les citoyens européens ont grand besoin d'un allègement des contraintes administratives que font peser sur eux l'acquis communautaire et certaines législations nationales.

5. Mécanisme de soutien financier à moyen terme des balances des paiements des États membres - Mécanisme de soutien financier à moyen terme des balances des paiements des États membres (débat)

La Présidente. – L'ordre du jour appelle en discussion commune:

- le rapport A6-0268/2009, de M^{me} Berès, au nom de la commission des affaires économiques et monétaires, sur un mécanisme de soutien financier à moyen terme des balances des paiements des États membres (COM(2009)0169 – C6-0134/2009 – 2009/0053(CNS));

- les déclarations du Conseil et de la Commission sur un mécanisme de soutien financier à moyen terme des balances des paiements des États membres.

Pervenche Berès, rapporteure. – Madame la Présidente, le Conseil européen a décidé de doubler la facilité «balance des paiements» en faveur des pays non membres de la zone euro et la Commission a mis sur la table, le 8 avril dernier, les dispositions concrètes pour transformer cette proposition en réalité.

Ici, au Parlement européen, nous voulons prendre nos responsabilités et permettre au Conseil Ecofin d'agir avec célérité car, pour nous, il y a dans cette proposition un signe de solidarité vis-à-vis des pays non membres de la zone euro qui est absolument indispensable au cœur de cette crise.

En novembre dernier, nous doublions déjà cette facilité « balance des paiements » puisqu'elle passait de 12 à 25 milliards d'euros, et qu'aujourd'hui, pour tenir compte à la fois de la réalité, de la sévérité de la crise que nous connaissons et qui affecte tout particulièrement les pays non membres de la zone euro, mais aussi sans doute du calendrier du Parlement européen, nous vous proposons de doubler à nouveau cette facilité pour la porter à 50 milliards, étant entendu que ce que nous avons décidé en novembre dernier a déjà permis de venir en soutien à la Hongrie, à la Lettonie et, hier, à la Roumanie.

Nous pensons que c'est nécessaire et, derrière, nous avons eu entre nous un débat, que je ne vous cache pas, pour savoir si cette appréciation des pays non membres de la zone euro devait uniquement relever d'une approche au cas par cas ou si, en réalité, il y avait au fond une situation plus globale qui était celle des pays non membres de la zone euro.

C'est pourquoi, dans notre résolution, nous proposons de poser la question des conditions de l'élargissement et de vérifier combien l'appartenance à la zone peut être un élément protecteur.

Nous demandons aussi avec beaucoup d'insistance que le Parlement européen puisse être informé de la réalité des analyses des situations de crise que connaissent ces pays car, lorsque la Commission octroie ses prêts aux pays non membres de la zone euro, il y a une lisibilité, il y a une réalité de l'information sur le comportement des banques privées, sur le comportement des acteurs, qui a conduit à cette crise dont le Parlement européen doit être informé.

Enfin, nous considérons que tous les mécanismes possibles pour faire face à cette crise doivent être exploités par la Commission pour pouvoir être mis en œuvre. C'est notamment le cas de l'article 100 du traité qui permettrait aussi de mettre en place des mécanismes exceptionnels pour les pays membres de la zone euro, que nous jugeons indispensable d'explorer du fait de la gravité de la crise.

Deux derniers éléments. Tout d'abord, pour nous, la conditionnalité de ces prêts est un élément de la discussion, nous le comprenons. Généralement, la Commission mène ce travail en harmonie avec le FMI. Ce que nous souhaitons, c'est la mise en place d'un groupe de travail pour regarder comment ces mémorandums sont élaborés et pour regarder comment ces mémorandums tiennent compte de la réalité du pays en question, mais aussi de la stratégie globale de l'Union européenne, notamment lorsqu'il s'agit de l'arbitrage entre investissements, du soutien au pouvoir d'achat, ou de la conditionnalité au regard d'une stratégie pour la croissance verte et le développement durable.

Enfin, nous identifions, dans ce mécanisme, une réalité de la capacité d'emprunt de l'Union européenne et de la Commission sur les marchés internationaux, et nous pensons donc qu'il y a là une piste utile pour fonder un débat que nous menons par ailleurs sur l'emprunt européen et sur la capacité de l'Union européenne à financer des stratégies et des investissements du futur à travers cet emprunt.

Dernier mot, la Commission a mis en place un nouveau mécanisme pour s'assurer que les remboursements permettent au budget de l'Union européenne de faire face à ces exigences. Nous soutenons cette modification de la régulation et nous espérons que ce Parlement apportera un soutien massif à cette proposition utile.

Charlie McCreevy, *membre de la Commission*. – (EN) Je participe à ce débat au nom de mon collègue, M. Almunia.

La proposition qui nous est présentée aujourd'hui touche à l'une des valeurs fondamentales de l'Union, à savoir la solidarité. Sur fond de crise financière internationale, la Commission propose de renforcer plus encore la solidarité avec les États membres qui ne bénéficient pas encore de la protection de l'euro. Par définition, le mécanisme de soutien aux balances des paiements des États membres est réservé aux situations exceptionnelles et n'a été utilisé qu'en de rares occasions par le passé. Nous vivons cependant une situation exceptionnelle.

Comme vous le savez, la Commission a proposé l'année dernière de relever le plafond d'encours des prêts que la Communauté est en mesure de fournir en guise de soutien à la balance des paiements des États membres. Ce plafond est passé de 12 à 25 milliards d'euros, mais une partie non négligeable de ce montant a déjà été affectée. À la demande des pays concernés, le Conseil Ecofin a décidé en novembre de soutenir la balance des paiements de la Hongrie à hauteur de 6,5 milliards d'euros maximum. Le 20 janvier, elle a décidé d'accorder jusqu'à 3,1 milliards d'euros à la Lettonie, et la décision d'octroyer jusqu'à 5 milliards d'euros à la Roumanie est en cours d'examen.

L'aide financière d'ores et déjà affectée au titre du règlement s'ajoute donc à ces quelque 15 milliards d'euros. Cela étant, ni la crise financière ni l'effet de levier inversé constaté au niveau mondial ne semblent voués à

prendre fin dans un avenir proche, et les tensions financières actuelles dans d'autres États membres pourraient accroître les besoins d'aide financière.

Le Conseil européen des 19 et 20 mars a donc salué l'annonce du président Barroso, selon laquelle la Commission comptait proposer de faire passer à 50 milliards d'euros le plafond de l'aide communautaire à la balance des paiements. Ce doublement du plafond enverra un signal fort aux marchés financiers, un signal que l'Union est résolue à venir en aide aux États membres en difficulté financière. L'extension de la ligne de crédit susceptible d'être débloquée à 50 milliards d'euros au total offrira une marge suffisante pour répondre à tout besoin futur de soutien financier.

Des témoignages aussi nets de solidarité entre États membres devraient aussi contribuer à apaiser les craintes des investisseurs financiers, qui redoutent une nouvelle dégradation des marchés financiers dans les États membres n'appartenant pas à la zone euro. En réduisant les incitants aux retraits de capitaux, ils limiteront le risque de problèmes au niveau de la balance des paiements des pays concernés.

Dans ce contexte, je voudrais exprimer tout mon respect et ma gratitude pour le remarquable esprit de coopération qui règne au Parlement européen et, en particulier, au sein de la commission des affaires économiques et monétaires. La Commission a adopté cette proposition le 8 avril, juste avant les vacances de Pâques, et, à peine deux semaines plus tard, vous vous apprêtez à adopter en plénière votre résolution législative et votre proposition de résolution.

Grâce à votre travail rapide et efficace, le Conseil Ecofin pourra adopter le règlement modifié le 5 mai. L'Union européenne sera alors bien équipée pour réagir prestement si le besoin d'un nouveau soutien aux balances des paiements venait à se faire sentir. Il s'agit d'un puissant signal à l'attention des États membres, d'une preuve que l'Union européenne est prête et disposée à apporter une aide et que l'on peut s'adresser à elle en premier recours en cas de problème au niveau de la balance des paiements.

Naturellement, cela n'empêche en rien un État membre de faire également appel à l'aide d'autres instances internationales, telles que le FMI, avec lequel la Commission a étroitement collaboré au moment d'élaborer les derniers paquets d'aide financière.

Je terminerai en annonçant que je me range à la déclaration de votre projet de proposition de résolution, qui rappelle que la situation internationale actuelle démontre la pertinence de l'euro et que tous les États membres en dehors de la zone euro devraient être encouragés à respecter les critères de Maastricht en vue de l'intégrer.

La Présidente. – Le Conseil a annoncé qu'il ne fera pas de déclaration. Le débat se poursuivra donc par les interventions des groupes politiques.

Zsolt László Becsey, au nom du groupe PPE-DE. – (HU) Je voudrais tout d'abord remercier la rapporteure d'avoir établi ce rapport si rapidement et, si M^{me} Berès m'écoute, d'avoir également fait preuve de sensibilité à propos de cette question, ce qui est positif, en tout cas. Cependant, je ne comprends toujours pas pourquoi nous devrions traiter de cette question dans un tel affolement et en ignorant les avis de la plupart des députés. Après tout, les 25 milliards d'euros disponibles actuellement pourraient couvrir amplement le coût de l'aide d'urgence accordée à la Roumanie.

Ce sujet est débattu pour la deuxième fois en peu de temps. Dans mon intervention de novembre, j'ai affirmé, à vrai dire, que le relèvement du plafond était inadéquat et j'avais raison. En effet, non seulement de nouveaux États membres ont présenté de nouvelles plaintes, mais je pense toujours, comme à ce moment-là, qu'il s'agit d'une question politique. En fait, il est honteux que ce ne soit pas l'UE qui s'occupe de la balance des paiements des États membres qui n'appartiennent pas à la zone euro et qui se trouvent dans une situation désastreuse, mais que nous nous en occupions conjointement avec le FMI, quelque part entre les crédits pour la Turquie et pour le Pakistan. C'est une honte pour les États membres.

Jusqu'à présent, nous pensions que, lorsque nous adhérions à l'UE, nous servirions un seul dieu, mais nous devons maintenant en servir plusieurs. Par ailleurs, nous devrions également examiner attentivement ce qui a conduit à cette situation, comme nous l'avons déjà demandé à la Commission en novembre, mais en vain. Il serait alors apparu que la politique économique irresponsable que les gouvernements des États membres touchés ont poursuivie, comme dans le cas de la Hongrie, était la cause principale, à laquelle la Commission a également contribué en raison de la responsabilité partagée dans le domaine de la politique économique ou plutôt le manque de responsabilité. Il aurait également paru évident que la solidarité, considérée comme l'une des valeurs fondamentales de l'UE, a échoué en matière de prévention. En fait, un manque de liquidités en euro explique aussi les problèmes de paiements des États membres et la dévaluation des monnaies. C'est

dû en partie à la prudence des sociétés mères, qui explique le réseau vulnérable de filiales au niveau local, et au fait qu'elles n'ont reçu aucune aide particulière et concrète de la zone euro, notamment de la Banque centrale, contrairement aux États membres qui font partie de la zone euro et qui ont reçu autant de liquidités que possible. Toutefois, un autre facteur qui entrave la neutralité concurrentielle est le fait que, en raison de la vulnérabilité des monnaies, les pays qui n'appartiennent pas à la zone euro ne peuvent pas non plus bénéficier, durant la crise, des incitants budgétaires fournis par les autres.

Je suis ravi que notre rapport ait soulevé la question de la participation du Parlement européen. Mes collègues pourraient avoir l'attention principalement attirée par les conditions particulières du soutien partiel convenu avec les pays qui ne font pas partie de la zone euro et qui se trouvent dans une situation désastreuse. Comment cela se fait-il que, d'après l'accord signé avec le gouvernement hongrois, tout en ignorant complètement le problème fondamental des tendances démographiques européennes, une réduction draconienne des tarifs de garde d'enfants a été imposée? Je trouve qu'il est particulièrement écœurant que, par l'accord complémentaire signé en mars de cette année, la Hongrie se voie contrainte de réduire sa contribution complémentaire nationale pour les paiements agricoles directs. En fin de compte, ce point n'est pas une question sociale, mais il a été inclus dans le traité d'adhésion afin d'atténuer notre principal désavantage concurrentiel. Comment avez-vous pu penser à une mesure aussi immorale, avec le gouvernement hongrois, qui manque de caractère? Avez-vous la moindre idée des préjudices que cela entraîne pour les agriculteurs hongrois et pour la réputation de l'UE? Bien sûr, nous voterons en faveur de la proposition, car elle constitue une avancée, mais elle ne démontre qu'un certain degré de solidarité. Ce que nous devons obtenir, c'est la pleine solidarité.

Elisa Ferreira, au nom du groupe PSE. – (PT) Madame la Présidente, entre autres aspects, la crise a révélé non seulement les immenses écarts entre les pays de la zone euro, ce qui était peut-être la principale conclusion du rapport EMU@10, mais plus particulièrement l'extrême vulnérabilité des pays qui, bien qu'ils fassent partie de l'Union européenne, n'appartiennent pas à la zone euro.

C'est pourquoi il est absolument crucial d'augmenter les ressources communautaires disponibles afin de trouver une solution aux crises des balances des paiements. C'est également la raison pour laquelle nous nous sommes réjouis que le soutien financier soit passé de 12 milliards à 25 milliards d'euros et maintenant à 50 milliards d'euros.

Cependant, il est plus important de traiter les causes des problèmes à la racine, et pas seulement les manifestations les plus évidentes.

L'élargissement de l'Europe et la zone euro doivent maintenant réinterpréter la signification de la solidarité européenne et les objectifs de cohésion et de convergence réelle. À cet égard, nous devons non seulement comprendre la capacité des politiques transsectorielles de l'Europe, mais nous devons aussi revoir de nouveaux instruments financiers, tels que les euro-obligations.

Le soutien financier des balances des paiements est essentiel, mais il ne suffit nullement à garantir la durabilité du projet européen et de la monnaie unique européenne.

Guntars Krasts (UEN). – (LV) Merci, Madame la Présidente. Le renforcement du mécanisme communautaire de soutien financier à moyen terme des balances des paiements, qui est passé à 50 milliards d'euros, est la réponse appropriée à la situation actuelle. Il s'agit d'un signal important adressé aux États membres de l'Union européenne qui ne font pas partie de la zone euro, en particulier les États membres qui ont adhéré à l'Union européenne relativement récemment. Les répercussions de la crise financière mondiale sur la situation financière et économique de ce groupe d'États ont été diverses, mais dans tous ces États, la confiance locale et internationale dans leurs systèmes financiers a considérablement baissé. Par conséquent, le renforcement du mécanisme communautaire de soutien est une preuve de solidarité entre les États membres; il aura un rôle de stabilisation sur les marchés financiers et il permettra de réduire le risque d'instabilité dans l'ensemble de l'économie de l'Union européenne. Grâce à l'augmentation du plafond du mécanisme de soutien à moyen terme, les États membres obtiendront aussi plus facilement le financement dont ils ont besoin de la part des institutions financières internationales. Je soutiens la proposition de la commission correspondante de demander à la Commission d'informer le Parlement européen à propos des protocoles d'accord conclus avec les États membres qui bénéficient d'un soutien, ainsi que la nécessité de contrôler, dans deux ans, les conditions qui sont à la base du soutien. Je vous remercie.

PRÉSIDENCE DE M. MARIO MAURO

Vice-président

Alain Lipietz, au nom du groupe des Verts/ALE. – Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, nous avons, pour la deuxième fois, à augmenter la garantie apportée par l'Union européenne vis-à-vis des difficultés de ses membres, non membres de la zone euro. C'est la deuxième fois: en décembre, nous l'avons déjà fait.

M. McCreevy nous a félicités pour la rapidité de notre action. C'était déjà le cas en décembre, et nous voudrions dire à M. McCreevy, comme l'a dit M^{me} Berès tout à l'heure, que l'ascenseur...

Oui, Monsieur McCreevy, s'il vous plaît? *Please?* Monsieur le Commissaire...

... Nous souhaiterions que la réciprocité soit appliquée, c'est-à-dire que, quand le Parlement vous demande de nous proposer un projet sur l'encadrement des *hedge funds*, vous nous répondiez aussitôt, et dans les mêmes délais que ceux que nous appliquons quand vous nous demandez d'accroître la ligne d'intervention pour la protection des balances des paiements.

Nous sommes effectivement dans une crise; nous devrions siéger peut-être pas tous les jours, mais, au moins, qu'on n'attende pas six mois entre le moment où le Parlement européen demande une directive sur les *hedge funds* et le moment où la Commission s'exécute!

Alors, évidemment, en ce qui concerne cette aide, nous sommes tout à fait d'accord pour accroître la ligne de crédits, et je m'étonne un peu de l'intervention de M. Becsey. Nous avons eu exactement la même discussion au mois de décembre. Le commissaire Almunia avait expliqué à M. Becsey que c'était le gouvernement hongrois lui-même qui avait demandé l'aide du FMI, sans demander l'aide de l'Union européenne, et que c'est l'Union européenne qui avait dit: « Mais on peut vous aider nous aussi ».

Il est bien évident que l'Union européenne a un devoir de solidarité vis-à-vis des pays non membres de l'euro, mais il n'y a aucune raison de refuser, par ailleurs, l'aide du FMI, à laquelle chacun de nous, la Hongrie et la Roumanie comprises, contribue.

Alors donc, dans le rapport Berès, pour lequel nous voterons en tout état de cause, il y a quand même deux choses qui nous chagrinent. Premièrement, à quoi cela rime-t-il, quand on dit, au paragraphe 4, qu'il faut s'engager à la solidarité interpayes, de rappeler ensuite dans le paragraphe 11 que, en aucun cas, nous ne sommes tenus par les engagements d'un pays? Alors, c'est vrai que l'on n'est pas tenus par les engagements d'un pays, mais il ne sert à rien de le rappeler quand on dit qu'on sera solidaires.

Deuxième problème: on dit qu'il n'y a pas de base légale pour l'augmentation de cette solidarité, mais c'est à la Commission justement de fournir cette base légale. Nous sommes en crise et nous devons être dans une grande période de fourniture de la base légale.

Werner Langen (PPE-DE). – (DE) Monsieur le Président, je voudrais tout d'abord remercier M^{me} Berès pour la rapidité avec laquelle elle a rédigé un projet de rapport. Comme vous le savez, la procédure comprend deux étapes. La première concerne la consultation, c'est-à-dire l'avis sur le règlement du Conseil. Il ne s'agit pas d'une procédure de codécision. Lors de cette étape, au sein de la commission, nous avons tous été d'accord sur le fait qu'il était judicieux de passer de 12 milliards à 25 milliards, puis à 50 milliards d'euros. Trois États membres ont déjà eu recours à des fonds: la Hongrie, dont M. Becsey vient de parler de la situation et de la responsabilité nationale, la Lettonie et la Roumanie. Ces fonds européens nous permettent de fournir une aide efficace et, par conséquent, de soutenir activement les pays qui connaissent des difficultés de paiement.

Nous ne devrions toutefois pas oublier que, en même temps, les institutions internationales ont décidé d'augmenter de 1 100 milliards de dollars le financement provenant des institutions financières internationales: le Fonds monétaire international (FMI), la Banque mondiale et les banques de développement. Cela signifie que nous avons un double instrument. L'Europe a contribué à l'augmentation de ce financement, tout en assumant sa propre responsabilité. Dans ce contexte, le projet de résolution sur lequel nous avons voté hier soir au sein de la commission des affaires économiques et monétaires sur la base de propositions de compromis convient également à l'adoption des requêtes du Parlement, des demandes et des exigences de la Commission et du Conseil compétent concernant la future législation relative à ce sujet.

À ce propos, il existe un problème juridique concernant les euro-obligations et l'article 100, qui n'a force exécutoire que pour la zone euro. Si nous considérons que les Traités ne prévoient pas, actuellement, de base juridique pour les euro-obligations, nous sommes sur la bonne voie. D'autre part, néanmoins, il est impératif

de demander à la Commission d'examiner les conditions requises pour, avant tout, rendre ces mesures possibles. J'estime que c'est une ligne de conduite responsable.

Par conséquent, notre groupe soutiendra la proposition dans son ensemble, à savoir la proposition de règlement et la proposition de résolution. Nous espérons que cela ne veut pas dire que l'Europe devra endosser une sorte de responsabilité financière supplémentaire qui ruinerait tout budget. Le plafond de 50 milliards d'euros est donc tout à fait justifié à l'heure actuelle. Si de nouveaux défis se présentent, nous ne pourrions pas les ignorer.

Dariusz Rosati (PSE). – (PL) Monsieur le Président, je voudrais vous dire que je soutiens fermement la proposition de la Commission visant à doubler le montant du soutien financier qui peut être accordé aux nouveaux États membres qui ne font pas partie de la zone euro. Je voudrais féliciter la Commission pour sa réaction rapide et remercier notre rapporteure, M^{me} Berès.

La crise actuelle a incontestablement démontré que les nouveaux États membres qui n'appartiennent pas à la zone euro peuvent être très vulnérables face aux fluctuations des marchés financiers, souvent sans que cela soit de leur faute. L'on a affirmé ici que l'aide de l'Union européenne doit découler du principe de solidarité. Je suis tout à fait d'accord sur ce point, mais je voudrais ajouter que cette aide s'impose du fait que la crise n'est pas apparue dans les nouveaux États membres et qu'ils ne sont pas responsables des agitations observées sur les marchés financiers. Il est donc tout à fait justifié de leur fournir une aide.

En même temps, je voudrais préciser que, peu importe si la proposition est appréciée et soutenue ou non, la méthode la plus efficace pour éliminer de telles menaces à l'avenir est de permettre à ces pays de rejoindre la zone euro dès que possible. Cette solution coûtera moins cher et renforcera la stabilité de l'Union européenne.

Edit Herczog (PSE). – (HU) Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, Madame Berès, nous ne pouvons pas prévoir la durée et l'ampleur de la crise, mais nous la surveillons en permanence. Même si nous ne pouvons pas traiter ex ante la crise, nous devons tâcher de réduire au minimum le temps de réaction et de parvenir à un niveau maximal de transparence, de démocratie et d'efficacité. En ce qui concerne le temps, nous nous occupons de la crise comme le dieu grec Chronos: le temps passé à résoudre la crise avale ses propres enfants. Nous serons les victimes de la crise si nous ne sommes pas capables de prendre des mesures rapides et efficaces. Le système institutionnel européen doit assumer le rôle de Rhéa, l'épouse de Chronos, ce qui signifie que nous devons obtenir le meilleur de Chronos; en d'autres termes, nous devons tirer le meilleur parti du temps dont nous disposons pour nous occuper de la crise. Je voudrais remercier le Parlement européen, la Commission européenne et le Conseil européen pour leur décision commune en faveur du renforcement de la solidarité et de l'efficacité. Cependant, puisque M. Becsey a discuté de questions politiques nationales, je voudrais également attirer votre attention, si vous me le permettez, sur le fait que, en nous attaquant à cette crise, il est du devoir des députés de travailler ensemble dans les parlements nationaux. Ce dont nous avons besoin, ce n'est pas une division entre le parti au pouvoir et l'opposition, mais une aide de la part de chaque parti impliqué dans la gestion de la crise. Cela concerne mon pays, la Hongrie, ainsi que tout autre pays.

Theodor Dumitru Stolojan (PPE-DE). – (RO) Je voudrais remercier la Commission européenne, le Conseil et le Parlement européen pour l'efficacité avec laquelle ils ont préparé cette mesure. Bon nombre d'États membres qui ne font pas partie de la zone euro, y compris la Roumanie, bénéficieront de cette augmentation du fonds d'intervention destiné aux balances des paiements. Sans cette mesure, la situation provoquée par la crise économique et financière aurait été bien plus pénible dans les États membres qui n'appartiennent pas à la zone euro. De plus, étant donné qu'il a été démontré une fois encore que les États membres qui utilisent l'euro ont mieux surmonté la crise financière, je voudrais suggérer que les protocoles d'accord que la Commission et les États membres vont conclure en vue de l'utilisation de ces fonds rappellent aux États membres, en particulier les nouveaux, qu'ils doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour rejoindre la zone euro.

Andrzej Wielowieyski (ALDE). – Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, je soutiens de tout cœur le rapport de M^{me} Berès et je constate que le fait même que nous ayons déjà le G20 à la place du G8 constitue un progrès considérable.

Je pense que les positions prises à Londres, surtout par les Européens sont raisonnables, mais on ne doit pas s'arrêter là. Il ne s'agit pas seulement de parvenir à un meilleur contrôle des marchés, des *hedge funds*, et de soutenir, à coups de milliards de dollars, nos balances et la conjoncture.

Le système monétaire mondial ne marche pas bien car on ne sait pas exactement combien coûtent les biens et les services dans les différents pays. Il faut donc aller plus loin et prendre en considération l'idée d'introduire une monnaie mondiale ou tout au moins de créer un système de politique commune regroupant quelques monnaies principales.

La Chine, la Russie, bon nombre de pays en voie de développement, mais aussi les nouveaux membres de l'Union, nous avons tous besoin de stabilité et de règles du jeu.

Cependant, Monsieur le Commissaire, cela dépend aussi de nous, de l'Union.

Margarita Starkevičiūtė (ALDE). – (LT) Je voudrais attirer votre attention sur un fait désagréable qui se cache derrière les belles paroles. En réalité, l'Europe est maintenant divisée en deux: la zone euro et la zone non-euro. Il y a une heure, nous discutons du contrôle des marchés financiers; il est évident que l'objectif consiste à garantir le mouvement des capitaux et les activités des groupes financiers, de manière uniforme, dans toute l'Europe. Cela signifie que la gestion macroéconomique est une compétence nationale et que, si des problèmes apparaissent, les pays doivent les résoudre eux-mêmes. Ce n'est pas le genre d'attitude qui nous permettra de renforcer le marché commun. Nous avons besoin d'une gestion macroéconomique commune, ce que nous pourrions obtenir si nous soutenons la proposition du groupe de Larosière. Toutefois, il est nécessaire que cette gestion macroéconomique se fasse au niveau européen et pas uniquement dans la zone euro et nous en avons besoin maintenant. Je pense que les propositions du Parlement européen pour la réunion ECOFIN devraient comprendre une discussion sur la gestion macroéconomique, non seulement sur la base de la zone euro, mais également au niveau communautaire.

Charlie McCreevy, membre de la Commission. – (EN) Monsieur le Président, M. Becsey a soulevé la question de la conditionnalité liée aux prêts. Permettez-moi de rappeler que les conditions sont débattues avec les gouvernements et avec tous les États membres au sein du Conseil et qu'elles ne sont donc pas imposées unilatéralement.

Plusieurs intervenants se sont interrogés sur la base juridique de cette disposition. La Commission a envisagé de faire reposer le nouvel instrument d'aide européenne aux balances des paiements sur l'article 100. Cependant, en raison de l'urgence et pour garantir une certaine continuité, il a semblé préférable de s'en tenir aux instruments juridiques actuels et, donc, de limiter la révision du règlement (CE) n° 332/2002 établissant un mécanisme de soutien financier à moyen terme pour les États membres hors zone euro au strict minimum, c'est-à-dire au relèvement du plafond accepté par le Conseil et à certaines améliorations techniques qui s'avèrent indispensables sur la base de l'expérience accumulée depuis l'automne dernier, durant la mise en place du mécanisme de soutien aux balances des paiements. Plusieurs intervenants ont soulevé cette question.

Permettez-moi de remercier à nouveau le Parlement européen pour l'efficacité avec laquelle il a géré ce dossier.

Pervenche Berès, rapporteure. – Monsieur le Président, il est vrai que nous aimerions parfois que la Commission fasse preuve du même sens de la responsabilité et de l'efficacité que le Parlement européen.

Je veux dire à M. Becsey que, selon moi, la résolution que nous allons voter ici souligne bien l'enjeu de l'appartenance à la zone euro et l'importance de faire vivre le concept de solidarité au sein de l'Union européenne, et c'est une des raisons pour lesquelles nous soutenons fortement cette proposition.

Monsieur le Commissaire, sur la question de l'article 100, le problème n'est pas de savoir si on va utiliser l'article 100 ici, le problème est de savoir si on se dote, enfin, au niveau de l'Union européenne de tous les outils pour faire face à la réalité de cette crise et à ses développements potentiels demain.

Nous pensons que la Commission doit mettre en œuvre la législation secondaire pour pouvoir, demain, éventuellement, utiliser l'article 100 afin de faire face à des difficultés au sein de la zone euro pour lesquelles les 50 milliards d'euros que nous allons voter aujourd'hui ne pourraient pas être utilisés.

Voilà l'esprit de la position du Parlement européen, et j'espère que la Commission entendra ce message, que ce soit sur le dispositif, la panoplie complète des outils dont on a besoin pour faire face à cette crise, ou sur les conditions d'élaboration des mémorandums et la conditionnalité de ces prêts dans la négociation avec les États membres concernés.

Le Président. – J'ai reçu une proposition de résolution⁽¹⁾ déposée sur la base de l'article 103, paragraphe 2, du règlement.

Le débat est clos.

Le vote aura lieu vendredi 24 avril.

(La séance, suspendue à 11 h 20, est reprise à 12 heures)

PRÉSIDENTE DE M. HANS-GERT PÖTTERING

Présidente

6. Heure des votes

Le Président. – Chers collègues, je voudrais vous souhaiter chaleureusement la bienvenue à tous. Je suis particulièrement ravi que le ministre tchèque des affaires étrangères, M. Karel Schwarzenberg, nous ait rejoints. Monsieur Schwarzenberg, je vous souhaite de tout cœur la bienvenue au Parlement européen.

(Applaudissements)

L'ordre du jour appelle l'heure des votes.

(Pour les résultats détaillés des votes: cf. procès-verbal)

6.1. Calendrier des périodes de sessions du Parlement européen - 2010

6.2. Accord CE/Pakistan sur certains aspects des services aériens (A6-0188/2009, Paolo Costa)

6.3. Adhésion de la CE au règlement n° 61 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (A6-0243/2009, Helmuth Markov)

6.4. Conditions de police sanitaire régissant les mouvements et les importations d'équidés en provenance des pays tiers (Version codifiée) (A6-0248/2009, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg)

6.5. Régime d'échange applicable à certaines marchandises résultant de la transformation de produits agricoles (Version codifiée) (A6-0249/2009, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg)

6.6. Coordination des systèmes de sécurité sociale (A6-0207/2009, Jan Cremers)

– Avant le vote:

Jan Cremers, rapporteur. – (NL) Je peux être très bref. Nous avons discuté de la première lecture de ce dossier il y a moins d'un an. À ce moment-là, en tant que députés du Parlement, nous avons plaidé pour une meilleure information des travailleurs concernés et des citoyens européens qui circulent librement. À l'instigation du Parlement européen, après que Conseil de ministres a déterminé sa position, des négociations ont commencé et nous avons pu les conclure avec succès.

Avant tout, je voudrais adresser un mot de remerciement à mes collègues, en particulier à Jean Lambert. Nous avons pu travailler de manière satisfaisante avec la Commission européenne. La présidence tchèque a également reconnu l'importance de ce dossier et je pense que nous sommes parvenus à un bon résultat, notamment pour toutes les personnes qui souhaitent circuler librement en Europe. Je voudrais en rester là.

⁽¹⁾ Cf. procès-verbal.

6.7. Coordination des systèmes de sécurité sociale: modalités d'application (A6-0204/2009, Jean Lambert)

– Avant le vote:

Jean Lambert, rapporteur. – (EN) Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à remercier tous les collègues qui se sont investis dans ce dossier au cours des cinq dernières années, mais aussi la Commission et le Conseil pour le travail qu'ils ont fourni dans le cadre de ce règlement d'application.

La coordination des systèmes de sécurité sociale existe depuis 1971 - elle n'a rien de nouveau, comme le pensaient certains la dernière fois que nous en avons débattu -, et c'est ce règlement qui sera débattu dans le cadre du débat de jeudi matin sur les soins de santé transfrontaliers. C'est de ce règlement qu'il sera question, et c'est ce règlement qui en marquera l'application.

Nous pensons avoir accompli des progrès considérables, notamment sur le plan des modes de communication électronique, ce qui permettra, je l'espère, d'accélérer la procédure pour tous les citoyens. Au Parlement, nous estimons que, par ce processus, nous avons renforcé les droits des citoyens et que ceux-ci ont à présent droit à bien plus d'informations, notamment dans le cas des informations publiées à des fins professionnelles. Nous pensons également avoir accompli des progrès minimaux concernant les délais - bien que cette question reste du ressort des États membres.

C'est important: nous pouvons à présent présenter le règlement actualisé. Espérons que celui-ci produira ses effets de manière plus rapide et dans le meilleur intérêt de tous les citoyens. Je tiens à remercier à nouveau l'ensemble des collègues qui se sont investis dans ce travail long et difficile, que nous espérons malgré tout extrêmement fructueux.

(Applaudissements)

6.8. Programme européen de recherche et développement en métrologie (A6-0221/2009, Erika Mann)

– Avant le vote:

Erika Mann, rapporteure. – (DE) Monsieur le Président, chers collègues, si nous pouvons conclure la procédure en première lecture, c'est parce que nous avons réussi à établir une excellente collaboration entre les différents groupes politiques et avec les autres institutions. C'est pourquoi je voudrais remercier tout particulièrement mes collègues, le Conseil, la Commission, le secrétariat de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie, le Comité économique et social européen et, bien sûr, les très nombreux chercheurs qui sont derrière tout cela.

Dans le contexte de la future coopération entre les 22 instituts nationaux de métrologie, nous disposons maintenant d'une approche européenne concertée en matière de recherche. Elle apportera une européanisation considérable dans le domaine important des mesures. En outre, la coopération se verra renforcée à l'avenir avec les cinq États membres qui ne participent pas encore à cette intégration. Nous y sommes parvenus en ayant recours à l'article 169, que nous appliquons lorsque nous coordonnons les financements nationaux et européens en matière de recherche, chaque financement s'élevant à 200 millions d'euros. Cela nous permettra de parvenir à une coopération entre les États-nations.

La recherche dans le domaine des mesures couvre une grande variété de matières, du diabète à la nanotechnologie, en passant par le secteur spatial, et elle sera cruciale pour tout ce qui concernera à l'avenir la détermination de normes relatives au CO₂. Je voudrais donc réitérer mes remerciements particuliers à toutes les personnes participantes. J'espère que cela entraînera dans le futur un renforcement de la coopération européenne dans ce domaine de recherche essentiel.

6.9. Obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché (A6-0115/2009, Caroline Lucas)

6.10. Niveau minimal de stocks de pétrole brut et/ou de produits pétroliers (A6-0214/2009, Miloslav Ransdorf)

**6.11. Réseau d'alerte concernant les infrastructures critiques (CIWIN)
(A6-0228/2009, Luca Romagnoli)**

6.12. Réseau européen de protection des personnalités (A6-0193/2009, Gérard Deprez)

6.13. Programmes nationaux de restructuration du secteur du coton (A6-0200/2009, María Isabel Salinas García)

– Avant le vote:

Charlie McCreevy, *membre de la Commission*. – (EN) Monsieur le Président, depuis l'adoption de la nouvelle réforme du coton par le Conseil en juin 2008, beaucoup a été fait pour mettre au point des programmes de restructuration dans les principaux États membres producteurs de coton.

Cette proposition est la réponse de la Commission à l'invitation du Conseil, qui lui demandait de proposer des ajustements au cadre sous-tendant ces programmes de restructuration. La principale modification porte sur la possibilité d'introduire un programme d'une durée de huit ans au lieu de quatre, ce qui permettrait d'engager des opérations de restructuration plus conséquentes.

La Commission remercie la rapporteure pour le soutien qu'elle a apporté à sa proposition.

Le Président. – Nous sommes ravis lorsque la Commission fait l'éloge de notre travail; cela devrait toujours être le cas.

**6.14. Protocole d'application de la convention alpine dans le domaine des transports
(Protocole sur les transports) (A6-0219/2009, Reinhard Rack)**

– Avant le vote:

Reinhard Rack, *rapporteur*. – (DE) Monsieur le Président, l'adhésion de l'UE au protocole d'application de la convention alpine dans le domaine des transports est modeste, mais elle constitue un élément essentiel d'une nouvelle politique des transports en Europe. Il reste encore les questions relatives à l'efficacité, la fluidité et la sécurité des transports, auxquelles nous ajoutons les préoccupations concernant les personnes qui habitent près des itinéraires et l'environnement qu'ils traversent. C'est un message important. Nous, les Autrichiens, en particulier au bout de 15 ans d'adhésion à cette Union européenne, nous considérons rassurés par le fait que c'est nous qui avons attiré l'attention de notre Communauté européenne sur un grand nombre de ces préoccupations et que cela a incité l'Europe à s'en occuper.

Merci beaucoup à tous les députés qui y ont contribué.

6.15. Budget rectificatif n° 2/2009 (A6-0192/2009, Jutta Haug)

6.16. Budget rectificatif n° 3/2009 (A6-0194/2009, Jutta Haug)

6.17. Demande de défense de l'immunité de Aldo Patriciello (A6-0196/2009, Aloyzas Sakalas)

6.18. Demande de défense de l'immunité de Renato Brunetta (A6-0195/2009, Aloyzas Sakalas)

6.19. Demande de consultation sur l'immunité et les privilèges d'Antonio Di Pietro (A6-0197/2009, Aloyzas Sakalas)

6.20. Demande de levée de l'immunité de Hannes Swoboda (A6-0190/2009, Klaus-Heiner Lehne)

– Avant le vote:

Hannes Swoboda (PSE). – (DE) Monsieur le Président, je voulais simplement vous informer que je ne participerai pas à ce vote.

6.21. Contrôle de l'exécution budgétaire de l'instrument de préadhésion (A6-0181/2009, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou)

6.22. Exécution effective des décisions judiciaires dans l'Union européenne: la transparence du patrimoine des débiteurs (A6-0252/2009, Neena Gill)

6.23. Rapport annuel sur les activités de la commission des pétitions 2008 (A6-0232/2009, Mairead McGuinness)

6.24. Approche intégrée de l'égalité entre les hommes et les femmes dans le cadre des travaux des commissions et des délégations (A6-0198/2009, Anna Záborská)

6.25. Marché intérieur de l'électricité (A6-0216/2009, Eluned Morgan)

– Avant le vote:

Eluned Morgan, rapporteure. – (EN) Monsieur le Président, le Parlement a évolué par rapport à la position qui était la sienne en première lecture concernant la directive sur l'électricité et le gaz. Je voudrais expliquer pourquoi en quelques mots.

En l'état, le rapport est loin d'être parfait, mais nous estimons avoir obtenu des avancées significatives pour les consommateurs d'énergie de l'Union européenne. Pour la première fois, nous avons inscrit la question de la pauvreté énergétique à l'ordre du jour des institutions européennes. Nous avons également garanti l'indépendance des autorités de régulation nationales et avons renforcé leur rôle de surveillance du nouveau système.

Nous souhaitons cependant encourager la Commission et, plus particulièrement, les autorités compétentes en matière de concurrence à poursuivre leurs efforts en vue de garantir que les entreprises propriétaires des réseaux de production aussi bien que de transport se plient aux règles et n'abusent pas de leur position.

Je remercie mes collègues pour toute l'aide qu'ils m'ont apportée au fil des ans.

6.26. Agence de coopération des régulateurs de l'énergie (A6-0235/2009, Giles Chichester)

6.27. Accès au réseau pour les échanges transfrontaliers d'électricité (A6-0213/2009, Alejo Vidal-Quadras)

6.28. Marché intérieur du gaz naturel (A6-0238/2009, Antonio Mussa)

6.29. Accès aux réseaux de transport de gaz naturel (A6-0237/2009, Atanas Papanizov)

6.30. Interopérabilité pour les administrations publiques européennes (ISA) (A6-0136/2009, Dragoș Florin David)

6.31. Machines pour l'application des pesticides (A6-0137/2009, Leopold Józef Rutowicz)

– Avant le vote sur l'amendement 39:

Leopold Józef Rutowicz, rapporteur. – (PL) En juillet 2006, la Commission présentait une stratégie qui visait à réduire les risques globaux et les effets néfastes des pesticides sur la santé humaine et l'environnement. Le dernier élément de cette stratégie est la proposition de directive relative aux machines destinées à l'application des pesticides, modifiant la directive 2006/42/CE relative aux machines. Cette directive établit les exigences auxquelles les machines destinées à l'application doivent satisfaire pour limiter les effets néfastes des pesticides sur l'environnement, les opérateurs et les environs. L'établissement de ces exigences réduira les différences entre les règlements et les procédures observés dans certains pays de la Communauté à propos de l'application des pesticides, garantira un même niveau de protection de l'environnement à travers l'UE et facilitera la liberté de circulation de ces produits sur le marché de l'UE, ce qui est particulièrement important pour les petites et moyennes entreprises, qui sont le plus souvent les fabricants de ce type de matériel.

Le projet de proposition et les amendements proposés ont fait l'objet de discussions lors des ateliers, des réunions tenues avec des représentants du Conseil et de la Commission, les rapporteurs fictifs et les parties intéressées, et des négociations tripartites. Étant donné les différences techniques considérables entre les divers types de machines - des machines simples et manuelles aux machines utilisées par du personnel qualifié -, certains amendements n'ont pas été adoptés et l'on a décidé, à la demande de la Commission, de les inclure dans les normes élaborées par le Comité européen de normalisation. Cela a permis d'obtenir un consensus et d'adopter l'amendement 39 et le Conseil a confirmé cette position.

Je voudrais remercier en particulier les rapporteurs fictifs, les représentants de la Commission et du Conseil, l'administration de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs et les parties intéressées pour leur aide et leur collaboration. Je propose d'adopter la directive, qui contribuera au renforcement de la protection de l'environnement, des opérateurs et des environs lors de l'application des pesticides.

Charlie McCreevy, membre de la Commission. – (EN) Monsieur le Président, la Commission remercie le rapporteur, M. Rutowicz, pour son travail et ses efforts dans le traitement de cette proposition.

La Commission salue l'amendement de compromis n° 39 et attend avec impatience l'adoption rapide de la proposition sur cette base.

Elle tient à formuler la déclaration suivante: «Afin d'appuyer les exigences essentielles énoncées au point 2.4 de l'annexe I, la Commission délivrera un mandat au CEN afin d'élaborer des normes harmonisées pour chaque catégorie de machines destinées à l'application des pesticides qui seront fondées sur les meilleures techniques disponibles en matière de prévention de l'exposition involontaire de l'environnement aux pesticides. En particulier, le mandat exigera que les normes fournissent les critères et les spécifications techniques en ce qui concerne l'installation des boucliers mécaniques, des tunnels de pulvérisation et des dispositifs de pulvérisation à jet porté, la prévention de la contamination de la source d'approvisionnement en eau au cours du remplissage et de la vidange, et les spécifications précises concernant les instructions à donner au fabricant afin de prévenir toute dispersion des pesticides, en tenant compte de tous les paramètres pertinents comme les buses, la pression, la hauteur de la rampe, la vitesse du vent, la température de l'air, l'humidité et la vitesse de la conduite».

6.32. Étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant (A6-0218/2009, Ivo Belet)

6.33. Modification du règlement (CE) n° 717/2007 (téléphonie mobile) et de la directive 2002/21/CE (communications électroniques) (A6-0138/2009, Adina-Ioana Vălean)

– Avant le vote:

Adina-Ioana Vălean (ALDE). – (EN) Monsieur le Président, j'interviens pour une modification mineure demandée par le Conseil en vue de supprimer une incohérence concernant les taux de change applicables

aux plafonds des textos et au seuil d'interruption. Avec l'accord du Conseil, le texte suivant devrait donc être ajouté au bas de l'article 1, paragraphe 4, du règlement original, ce qui correspond à l'article 1, paragraphe 2, point b), du règlement modificatif: «Les mêmes taux de change de référence s'appliquent pour la révision annuelle de la valeur des redevances définie dans les articles 4 bis, 4 ter et 6 bis, paragraphe 3, lorsque celles-ci sont libellées en devises autres que l'euro.»

(L'amendement oral est retenu)

6.34. Obligations en matière de rapports et de documentation en cas de fusions ou de scissions (A6-0247/2009, Renate Weber)

– Avant le vote sur la résolution modifiée:

Charlie McCreevy, *membre de la Commission*. – (EN) Monsieur le Président, la Commission salue l'adoption du rapport Weber entérinée dans le texte de compromis sur la simplification des obligations en matière de rapports et de documentation en cas de fusions ou de scissions de sociétés anonymes. Même si la Commission avait été plus loin dans sa proposition originale, ce texte préservera une part tout à fait significative du potentiel d'économies de ladite proposition, à hauteur de 172 millions d'euros par an.

Le traitement de la réduction des charges administratives progresse, ce qui alimentera le potentiel de croissance et aidera l'Europe à retrouver le chemin de la croissance.

6.35. Activités de l'assurance directe et de la réassurance (refonte) (A6-0413/2008, Peter Skinner)

– Avant le vote:

Charlie McCreevy, *membre de la Commission*. – (EN) Monsieur le Président, je tiens à exprimer ma satisfaction et mon admiration pour le traitement efficace du dossier Solvabilité II par le Parlement européen et pour votre sens du compromis.

Avec Solvabilité II, l'UE disposera d'un cadre moderne de contrôle de l'assurance, qui s'appliquera officiellement aux compagnies et aux preneurs d'assurances.

Je regrette personnellement la suppression du régime de soutien de groupe, car nous manquons là une occasion de pousser plus loin le contrôle de groupe. La Commission soutiendra néanmoins l'accord conclu entre le Parlement et le Conseil, s'il est avalisé par votre vote.

Naturellement, l'histoire ne s'arrête pas là. Beaucoup reste encore à faire: des mesures d'application devront être mises en place d'ici octobre 2012, de manière à donner aux États membres et à l'industrie suffisamment de temps pour se préparer à l'introduction du cadre Solvabilité II.

Je peux vous assurer que la Commission jouera son rôle, afin de faciliter ce processus et d'appliquer le plus rapidement possible ces réformes tant attendues, dans l'intérêt de toutes les parties concernées.

6.36. Accord commercial intérimaire avec le Turkménistan

– Avant le vote:

Karel Schwarzenberg, *président en exercice du Conseil*. – (EN) Monsieur le Président, permettez-moi de vous rappeler que le Conseil a toujours examiné les avis et les résolutions du Parlement avec le plus grand intérêt et la plus grande attention. Dans le même temps, il a pris très au sérieux la question des droits de l'homme, comme en témoignent les relations contractuelles de l'Union européenne avec des pays aux quatre coins du monde.

Sous l'accord de Cotonou, un traité entre l'Union européenne et le groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, il est arrivé plus de quinze fois, depuis 1995, que l'Union suspende totalement ou partiellement l'application d'accords avec certains pays pour non-exécution des obligations découlant de la clause relative aux droits de l'homme.

Vous avez certainement eu vent des sanctions imposées par le Conseil à l'Ouzbékistan à la suite des événements d'Andijan en 2005. Bien sûr, beaucoup reste encore à faire en matière de droits de l'homme et de respect de l'État de droit et de la démocratie au Turkménistan.

Nous continuerons notamment à faire pression pour la libération de tous les prisonniers politiques, pour le libre accès du Comité international de la Croix-Rouge aux prisons, pour la levée des restrictions aux voyages à l'étranger et pour la liberté de la presse dans la société civile. Nous nous engageons à prendre les mesures qui s'imposent en conformité avec l'accord conclu - et donc, si nécessaire, à suspendre l'accord avec le Turkménistan en cas de violation des droits de l'homme, comme prévu dans l'accord.

Charlie McCreevy, membre de la Commission. – (EN) Monsieur le Président, la Commission a pris bonne note des préoccupations du Parlement concernant la démocratie et la situation en matière de droits de l'homme au Turkménistan. Nous saluons la déclaration du projet conjoint de résolution selon laquelle la conclusion d'un accord intérimaire sur le commerce constituerait une première étape intéressante qui nous permettrait de renforcer nos relations avec le Turkménistan pour promouvoir de nouvelles évolutions positives ainsi qu'une plus grande collaboration.

La Commission est consciente des préoccupations du Parlement concernant la possibilité de suspendre les accords. Je reprends à mon compte la déclaration de ma collègue, M^{me} Ferrero-Waldner, lors du débat du mois dernier, selon laquelle tant l'accord intérimaire sur le commerce (article 1) que l'APC (article 2) contiennent des clauses relatives aux droits de l'homme, qui forment une composante essentielle de ces accords. En plus de ces dispositions, l'article 28 de l'AIC et l'article 94 de l'APC permettront à chacune des parties de prendre les mesures qui s'imposent en cas de violations graves des accords. Aux yeux de la Commission, ces mesures pourraient aller jusqu'à la suspension des accords.

La Commission entreprend de surveiller étroitement la situation des droits de l'homme au Turkménistan, en collaboration avec les États membres, et de faire régulièrement état de la situation aux organes compétents du Parlement. Si ce dernier devait recommander certaines mesures après constat de graves violations de points essentiels de l'accord intérimaire sur le commerce, notamment concernant les droits de l'homme, la Commission envisagera sérieusement de refléter pleinement les recommandations du Parlement dans la proposition qu'elle transmettra au Conseil.

Harlem Désir (PSE). – Monsieur le Président, les déclarations du Président du Conseil et du représentant de la Commission sont très intéressantes puisqu'elles donnent raison au Parlement européen d'exiger qu'il y ait un lien entre la signature d'un nouvel accord commercial avec le Turkménistan et le respect des droits de l'homme. Ce sont là des principes fondamentaux pour les accords commerciaux passés par l'Union européenne.

Mais je crois que, compte tenu des violations massives des droits de l'homme dans ce pays, à l'heure même, la meilleure façon de mettre en œuvre cet état d'esprit, c'est de commencer par surseoir à l'engagement commercial nouveau que vous nous proposez, et donc de ne pas voter pour ce qui nous concerne l'avis conforme que l'on nous demande de voter aujourd'hui.

Helmuth Markov (GUE/NGL). – (DE) Monsieur le Président, je voudrais signaler que, dans son débat et dans ses documents, le Parlement a demandé tant à la Commission qu'au Conseil de déclarer que, si le Parlement devait demander la suspension ou l'annulation de cet accord, ils le feraient.

Les déclarations ont été très divergentes. Le président en exercice du Conseil n'a exprimé aucun avis sur la manière dont le Conseil réagirait si le Parlement devait lui demander cette suspension ou annulation. Le commissaire a simplement répondu que la Commission réfléchirait attentivement à ce qu'elle ferait si le Parlement lui adressait cette demande. Je pense que ni la Commission ni le Conseil n'ont répondu aux exigences du Parlement et c'est pourquoi je ne peux que recommander que nous refusions maintenant notre soutien.

(Applaudissements)

Daniel Caspary (PPE-DE). – (DE) Monsieur le Président, chers collègues, cela fait maintenant trois ans et demi que nous débattons la question du Turkménistan dans diverses commissions de ce Parlement. Il existe des Traités européens que le Parlement doit aussi respecter, même si cela ne nous plaît pas toujours.

Aujourd'hui, nous avons pu obtenir, dans les déclarations du Conseil et de la Commission, les promesses qui s'avèrent possibles dans le cadre des Traités européens. La Commission et le Conseil ont accepté d'envisager

sérieusement de suivre l'exemple du Parlement lorsqu'il exprimera ses avis, voire lorsqu'il demandera éventuellement la suspension de l'accord.

Comme nous le savons tous, malheureusement, c'est tout ce que le Parlement peut espérer dans le cadre des Traités européens. Nous ne devons pas commettre l'erreur de mettre en péril nos relations avec un pays afin d'obtenir plus de pouvoir pour le Parlement européen. Je vous recommande vivement de reconnaître les déclarations du Conseil et de la Commission. C'est tout ce que nous pouvions espérer. Dans ce contexte et des circonstances, je voudrais vous demander de soutenir la signature de l'accord.

Daniel Cohn-Bendit, *au nom du groupe des Verts/ALE*. – (DE) Monsieur le Président, si ce n'était au nom du groupe, je demanderais la suspension au nom du groupe des Verts/Alliance libre européenne.

(La demande de renvoi en commission est rejetée)

6.37. Accord commercial intérimaire avec le Turkménistan (A6-0085/2006, Daniel Caspary)

6.38. Cadre communautaire pour la sûreté nucléaire (A6-0236/2009, Gunnar Hökmark)

6.39. Régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche (A6-0253/2009, Raül Romeva i Rueda)

6.40. Conservation des ressources halieutiques par des mesures techniques (A6-0206/2009, Cornelis Visser)

6.41. Une politique commune de l'immigration pour l'Europe: principes, actions et instruments (A6-0251/2009, Simon Busuttill)

6.42. Livre vert sur l'avenir de la politique du RTE-T (A6-0224/2009, Eva Lichtenberger)

7. Explications de vote

Explications de vote orales

- Calendrier des périodes de sessions du Parlement européen - 2010

David Sumberg (PPE-DE). – (EN) Monsieur le Président, vous pourriez penser, puisque je quitterai cette Assemblée en juillet, que je n'ai pas la moindre opinion sur le calendrier des périodes de sessions du Parlement pour 2010. Je trahirais cependant ceux qui m'ont mandaté à ce poste durant ces dix dernières années si je ne saisisais pas cette occasion pour protester contre le maintien de ce Parlement à Strasbourg. Il s'agit d'un gaspillage éhonté des deniers publics. Rien ne justifie cette situation, puisque Bruxelles dispose d'un bâtiment tout à fait adapté pour le Parlement. Lorsque j'évoque ce point au Royaume-Uni - les dépenses et les problèmes que tout le monde encourt pour se rendre à Strasbourg -, mes interlocuteurs sont sidérés que nous conservions cette habitude, particulièrement en ces temps de rigueur économique. Le temps est venu de mettre un terme à cette mascarade strasbourgeoise, de veiller à ce que le Parlement ne travaille qu'à Bruxelles et de contribuer concrètement à économiser l'argent des contribuables pour le consacrer à des projets plus intelligents.

PRÉSIDENCE DE M. LUIGI COCILOVO

Vice-président

Christopher Heaton-Harris (PPE-DE). – (EN) Monsieur le Président, chaque année, la Conférence des présidents dépose différents amendements cherchant à assurer que nous passions à Strasbourg plus de temps que nécessaire. En réalité, nous passons à Strasbourg plus de temps que quiconque ne le souhaite, car le

simple fait d'arriver jusqu'ici nous demande à la plupart d'entre nous près d'un jour de voyage. Nous devrions purement et simplement abandonner l'idée de nous rendre à Strasbourg.

S'il y a un droit supplémentaire que je souhaiterais voir accorder à ce Parlement, c'est celui de choisir où il siège. Mon collègue, M. Posselt, reconnaît que l'endroit présente certains avantages locaux pour les hommes politiques vivant à proximité. Mais tout le monde n'a pas la facilité de pouvoir simplement traverser la frontière franco-allemande. Pour amener ici des citoyens de notre circonscription - des gens qui souhaitent visiter le lieu pour voir comment fonctionne ce Parlement -, il faut prévoir plus d'une journée. Nous disposons d'infrastructures parfaitement adaptées à Bruxelles. Nous ne devrions pas voter pour augmenter le temps que nous passons à Strasbourg, nous devrions voter pour quitter ce lieu.

- Rapport McGuinness (A6-0232/2009)

Daniel Hannan (NI). – (EN) Monsieur le Président, je voudrais juste évoquer un point, à savoir la scandaleuse saga des lois sur la saisie de terres en Espagne, évoquée sous une forme ou une autre en commission des pétitions depuis maintenant six ans. Parmi cette Assemblée, nous avons tous, quelle que soit notre nationalité, des citoyens dans notre circonscription qui ont souffert - comme des milliers de citoyens espagnols - de ces abus perpétrés au nom des lois sur l'urbanisation des côtes espagnoles.

Les tentatives visant à faire examiner cette question par cette Assemblée ont été honteusement sabotées par plusieurs députés espagnols des deux camps. Je m'adresse en particulier à mes collègues du parti populaire espagnol pour leur rappeler l'importance de l'inviolabilité de la propriété. Au vu de leur histoire et sachant ce qui s'est passé sous la deuxième république, lorsque la propriété n'était pas garantie, ils sont bien placés pour comprendre à quel point il est important que les citoyens puissent sentir que leurs titres de propriété ne sauraient être ignorés par des abus de l'État.

- Rapport Záborská (A6-0198/2009)

Hannu Takkula (ALDE). - (FI) Monsieur le Président, je voudrais tout d'abord dire que le rapport de M^{me} Záborská adopte la bonne approche. Il est très important que l'égalité puisse être mise en œuvre dans les différents organes du Parlement, qu'il s'agisse des commissions ou des délégations.

Il est également très important que les listes dressées pour les élections européennes puissent contenir autant de femmes que d'hommes.

Nous avons besoin l'un de l'autre. J'espère que les choses évolueront et qu'un jour, le genre ne jouera plus un rôle aussi important que les compétences et l'expertise. Lorsque le Parlement prend des décisions, le plus important est que les commissions soient composées de personnes compétentes et expertes – hommes ou femmes. De cette manière, nous pourrions envisager clairement la manière de construire un avenir meilleur et une Europe meilleure en utilisant nos connaissances et nos compétences.

- Rapport Morgan (A6-0216/2009)

Daniel Hannan (NI). – (EN) Monsieur le Président, la création d'un réseau européen commun permettrait de réaliser d'énormes économies. À tout moment, il y a quelque part en Europe un surplus d'électricité, et l'abolition des barrières nationales réduira sensiblement notre dépendance vis-à-vis des importations d'énergie. Malheureusement, ce type de modèle d'intégration - un système organique décentralisé et axé sur le libre marché - n'est pas la voie que nous avons choisie en votant aujourd'hui sur nos différents rapports. Au contraire, nous empruntons la voie de l'harmonisation, des prix fixes, de la protection, d'une position de négociation commune vis-à-vis de la Russie et d'autres pays tiers. Il existe une différence idéologique fondamentale au sein de l'Union entre un marché libre axé sur la reconnaissance mutuelle des produits et un marché harmonisé reposant sur la réduction du choix des consommateurs, la protection des producteurs et la réglementation par les autorités.

Je décèle des dangers particuliers pour un pays comme le Royaume-Uni. Il y a deux ans encore, nous étions le seul producteur net d'énergie au sein de l'Union. Même aujourd'hui, nous sommes plus ou moins en équilibre. Une politique énergétique commune pourrait au final ressembler pour nous à la politique commune de la pêche - une politique dans laquelle nous sommes le seul pays à alimenter sensiblement le pot commun, dans lequel tous les autres viennent puiser à égalité.

Syed Kamall (PPE-DE). – (EN) Monsieur le Président, avant d'aller plus loin, je voudrais féliciter la rapporteure, M^{me} Morgan. Je sais qu'elle est sur le départ et, si nous ne sommes pas toujours d'accord sur tout, je pense que tout le monde reconnaîtra qu'elle s'est énormément investie dans ce rapport.

L'histoire de la libéralisation au sein de l'UE nous montre à tous que celle des télécommunications a été un énorme succès, entraînant un meilleur choix, des prix plus compétitifs et de meilleurs services à la clientèle à travers l'Europe entière. Il est bien dommage que le marché des services postaux et celui de l'énergie, pour ne citer qu'eux, n'aient pas autant progressé sur ce plan. Il s'agit certainement de quelques pas dans la bonne direction, mais nous devons toujours résoudre le problème du découplage des réseaux et de l'accès aux autres marchés.

Il n'est pas juste que certains marchés, tels que le marché britannique, restent ouverts à la concurrence, tandis que les sociétés allemandes ou françaises peuvent accéder au marché britannique tout en empêchant leurs homologues d'outre-Manche et d'ailleurs d'accéder à leur propre marché. Le temps du protectionnisme est révolu. Le moment est venu de faire davantage confiance au marché.

- Rapport Belet (A6-0218/2009)

Hannu Takkula (ALDE). – (FI) Monsieur le Président, je voudrais d'abord dire que le rapport de M. Belet est excellent. Il est très important que nous veillions à être responsables du point de vue énergétique, à économiser l'énergie et à agir efficacement à tous les égards – dans le domaine des transports et autres.

C'est ce que nous devons viser également s'agissant des pneumatiques. Ce rapport spécifique parle des transports et des pneumatiques, mais il est important de nous rappeler que la sécurité est ce qui importe le plus et qu'il ne faut jamais transiger avec elle.

Dans cette matière, nous devons trouver le bon équilibre. L'efficacité énergétique ne doit pas être autorisée dans la fabrication des pneumatiques au mépris de la sécurité. En d'autres termes, si nous voulons garantir l'efficacité énergétique et l'accroître, nous devons en même temps veiller à ce que la sécurité ne soit pas mise en péril, ne serait-ce que de façon minime, car sur les autoroutes, les petites routes et partout ailleurs, la sécurité doit être la priorité et le principal objectif dans le développement des transports en Europe.

- Rapport Vălean (A6-0138/2009)

Hannu Takkula (ALDE). – (FI) Monsieur le Président, je voudrais tout d'abord remercier le rapporteur, M^{me} Vălean, pour son excellent rapport. Il est très important qu'à l'avenir, en Europe, nous arrivions à une diminution et à une uniformisation du coût des appels téléphoniques sur le marché intérieur.

À l'heure actuelle, le problème tient à l'évidence du fait que lorsque nous nous rendons d'un pays à l'autre, nous devons souvent prendre de nouveaux abonnements, à moins de payer des coûts très élevés.

Il est important, à l'heure de la libre circulation des personnes et du travail et de la construction d'un espace économique commun – et cela devrait exister à l'échelle de l'Union –, d'également établir un système cohérent de chargement des téléphones portables, et ce dans l'intérêt de la population.

L'Union européenne doit agir de sorte à accorder la priorité aux intérêts du public. Si nous le voulons, nous pouvons agir pour garantir une baisse des prix des appels téléphoniques.

Syed Kamall (PPE-DE). – (EN) Monsieur le Président, en tant que rapporteur de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs pour ce rapport, je suis très fier du travail que nous avons accompli en faveur d'une plus grande transparence. L'un des principaux problèmes observés depuis de nombreuses années est la question du choc qui attend certains consommateurs lorsqu'ils découvrent en rentrant chez eux une facture astronomique bien plus élevée que ce à quoi ils s'attendaient.

Si cependant nous examinons le reste du rapport, et notamment la question des plafonds sur les prix, je pense qu'il nous faut admettre que les prix ont chuté même sans ce règlement. La Commission elle-même reconnaît, sur la base de ses propres chiffres, que la plupart des consommateurs ne pratiquent pas l'itinérance: 70% d'entre eux n'y ont pas recours une seule fois en une année. La proportion d'itinérants réguliers est bien plus faible. Concrètement, donc, nous réduisons le coût des appels et de la transmission de données pour quelques eurodéputés, fonctionnaires de la Commission, journalistes et hommes d'affaires européens privilégiés.

Espérons que les entreprises, lorsqu'elles s'efforceront de récupérer ailleurs ces recettes perdues, ne commenceront pas à facturer davantage les appels des utilisateurs nationaux, et notamment des plus pauvres. Espérons que nous ne volons pas aux pauvres pour financer les baisses de tarifs des plus riches.

Bruno Gollnisch (NI). - Monsieur le Président, je me réjouis du rapport de notre collègue Vălean sur un sujet où, pour une fois, les compétences de l'Union européenne s'appliquent tout à fait.

Dans ce domaine des télécommunications, je dois dire que la situation est parfois absolument intolérable. Il y a une tromperie des consommateurs qui découvrent leur facture avec stupéfaction, quand ils ont utilisé un téléphone portable comme celui-ci, dont on leur a dit, dans l'abonnement, qu'il comportait l'international – comme, par exemple, en ce qui me concerne, tout récemment, pour une journée en Italie avec connexion sur internet à deux ou trois occasions, une facture de l'opérateur français quasi-public Orange de 1 200 euros et une autre journée à la limite de la frontière française, entre Évian et Genève, pour 3 000 euros!

Ce sont des pratiques absolument inqualifiables, qui s'apparentent à une véritable arnaque dont ces opérateurs se rendent coupables, sans aucune transparence à l'égard des consommateurs. Il faut donc unifier les règles en matière de transparence des contrats en ce qui concerne la téléphonie mobile à l'échelle de l'Union européenne.

Daniel Hannan (NI). – (EN) Monsieur le Président, nous sommes naturellement tous favorables à une réduction des tarifs lorsque nous voyageons à l'étranger avec nos téléphones portables. Il faudrait être fou pour s'y opposer, mais ce n'est là qu'une partie de l'équation. Lorsqu'en cette Assemblée, nous obligeons les opérateurs à baisser les prix de leurs services d'itinérance, ceux-ci devront aller chercher l'argent ailleurs, ce qui signifie généralement augmenter les tarifs de ceux qui ne voyagent pas.

Il s'agit en d'autres termes d'une taxe imposée aux non-voyageurs au profit des voyageurs. Dans les logements sociaux de ma circonscription, il se trouvera des adolescents qui verront leurs tarifs augmenter pour qu'un certain nombre d'hommes d'affaires, de députés européens et de commissaires puissent payer moins cher leurs appels de l'étranger.

Je dois bien dire que nous n'étions pas des plus désintéressés. Tous ceux parmi nous qui ont pris part à ce vote bénéficieront largement des règlements sur le sujet que nous avons avancés l'année dernière. Si vous voulez comprendre en quoi le pouvoir s'est déplacé en Europe, il vous suffit de lire ce rapport. «Qui vaincra qui?», demandait Lénine dans ce qui constitue sans doute la déclaration de philosophie politique la plus piquante jamais prononcée. Qui a le pouvoir, et sur qui l'exerce-t-il? Cela ne fait maintenant plus guère de doute: nous avons le pouvoir, nous, les eurocrates.

Inese Vaidere (UEN). - (LV) Monsieur le Président, merci beaucoup de me céder la parole. J'ai voté pour ce rapport, car je pense que ce que le Parlement européen a fait en matière de téléphonie mobile est extrêmement important. Je me souviens de mes premiers jours de travail à Bruxelles, lorsqu'une minute de communication téléphonique coûtait trois euros, voire plus. Aujourd'hui, grâce aux nouvelles réglementations, nous payons des montants limités, ce qui bénéficie à la population européenne dans son ensemble. Je tiens aussi à souligner que ces frais d'itinérance sont très obscurs. Cela vaut en particulier pour les messages textuels. Si nous avons obtenu de fortes baisses des prix des communications, les entreprises font parfois trop de profit sur les messages textuels, ce qui n'est à nouveau pas dans l'intérêt du citoyen. Je pense que grâce à cette directive et à ce règlement, nous avons fait des progrès énormes en matière de défense des intérêts des consommateurs. Aujourd'hui, alors que la transmission de données est devenue si importante qu'il est possible d'en recevoir sur son téléphone portable, la baisse des prix constitue une réalisation majeure du Parlement européen.

- Rapport Skinner (A6-0413/2008)

Eoin Ryan (UEN). – (EN) Monsieur le Président, je tiens à féliciter M. Skinner pour ce rapport. Il a réalisé un excellent travail. C'était une tâche titanesque, mais il a vraiment été à la hauteur concernant cet acte législatif extrêmement complexe. Je remercie également les institutions européennes et les États membres, qui nous ont permis de boucler avec succès la directive Solvabilité II.

Celle-ci est un bon exemple de la manière dont l'Europe doit travailler dans l'unité en faveur de la relance financière. Les charges seront partagées, au même titre que les solutions. Cette réponse validée à l'échelle de l'Europe est un bon exemple de consolidation des relations en matière de coopération financière. Nous devons nous assurer que nous ne vivrons plus jamais une crise financière de l'ampleur de celle que nous traversons actuellement.

J'ai remarqué avec un grand intérêt que la Commission avait approuvé un régime d'aide en faveur des ménages britanniques titulaires de prêts hypothécaires. Ce régime permettra aux ménages incapables de rembourser leur crédit hypothécaire de différer de deux ans le remboursement de la totalité du capital et d'une partie des intérêts (jusqu'à 70 %). Nous devrions suivre attentivement l'évolution de ce régime, tirer les enseignements de toutes les mesures efficaces susceptibles d'alléger le fardeau que nous supportons et appliquer ces mesures le cas échéant.

Je pense que cette solution peut être examinée par tous les États membres, mais aussi que les institutions financières des États membres elles-mêmes pourraient faciliter, pour les citoyens, le passage à un système de paiement des seuls intérêts lorsque ceux-ci se trouvent en difficulté. Au vu du soutien dont elles bénéficient de la part des gouvernements nationaux, ces institutions financières pourraient faire beaucoup pour aider les personnes se trouvant en situation délicate des suites de la récession.

- Rapport Hökmark (A6-0236/2009)

Christopher Heaton-Harris (PPE-DE). – (EN) Monsieur le Président, avant d'entamer mon explication de vote, je voudrais féliciter mon collègue, M. Kamall, qui vient de réaliser sa centième intervention en plénière. D'aucuns s'étonneront qu'il lui ait fallu tant de temps! Je suis ravi, cependant, de l'accueillir dans le club des centurions.

J'ai soutenu le rapport Hökmark pour toute une série de raisons. La première d'entre elles étant: qui peut bien s'opposer à la sûreté nucléaire? Pour ma part, je pense que lorsqu'on aborde la sûreté nucléaire et la manière de fournir l'énergie du futur, l'on souhaite que celle-ci puisse être livrée et éliminée de la manière la plus sûre possible. Mais, dans le même temps, j'ai aussi soutenu ce rapport parce que je veux davantage d'énergie nucléaire à l'avenir - au Royaume-Uni -, parce que je suis écœuré au plus haut point par la multiplication des éoliennes et des turbines dans des secteurs magnifiques de la campagne européenne, qui n'ajoutent rien à aucun de nos réseaux nationaux - au contraire: elles causent des dommages supplémentaires à ces réseaux nationaux - et qui n'apportent aucune énergie renouvelable. Elles se contentent d'apporter une énergie légèrement alternative pour une courte période. Je suis 100 % favorable à la sûreté nucléaire et à l'énergie nucléaire.

- Rapport Romeva i Rueda (A6-0253/2009)

Jim Allister (NI). – (EN) Monsieur le Président, la suggestion grossière formulée par la Commission dans sa proposition originale, prévoyant un contrôle de la pêche récréative et exigeant des déclarations, des licences et tout ce qui accompagne traditionnellement une telle bureaucratie, est l'une de ces propositions qui, à raison, ont provoqué une levée de boucliers, non seulement dans ce secteur, mais aussi parmi ceux qui s'intéressent aux questions de pêche et à la bureaucratie européenne.

Je suis donc ravi que l'amendement 48 ait été approuvé aujourd'hui. Il rétablit ne serait-ce qu'un minimum l'autorité naturelle des États membres à décider de prendre ou non des mesures concernant l'imposition de licences et l'enregistrement de la pêche récréative, laissant aux États membres le soin de juger si cette dernière a la moindre incidence - ce qui n'est pas le cas dans la majorité d'entre eux - sur les prises globales de poisson. Je me réjouis que la Commission ait été désavouée sur cette question et qu'une proposition qui démarrerait si mal ait pu être quelque peu améliorée.

Daniel Hannan (NI). – (EN) Monsieur le Président, après dix ans à siéger dans cette Assemblée, je pensais que plus rien ne pourrait me surprendre, mais j'ai été choqué par la stupidité de la proposition d'élargir la politique commune de la pêche aux adeptes de la pêche de loisir en mer, leur imposant d'enregistrer la moindre prise et de l'intégrer aux quotas nationaux.

Cette proposition n'a pas été supprimée, bien qu'elle ait été nettement améliorée, en grande partie grâce à une longue et épuisante guerre d'usure menée en commission par quatre Écossais solides et patriotes représentant les principaux partis de ce pays: M^{mes} Attwooll et Stihler et MM. Stevenson et Hudghton. Je tiens également à saluer Jim Allister, le meilleur ami de l'Irlande du Nord en ce Parlement, qui défend avec passion les intérêts des deux communautés et traditions de sa province.

Le nœud du problème était l'application. Le problème était que les gens n'appliquaient pas la législation en vigueur. Notre instinct en ce Parlement est toujours de légiférer plutôt que d'exploiter l'arsenal législatif déjà disponible. Je voudrais que nous appliquions - plus largement qu'au seul secteur de la pêche - le principe selon lequel la meilleure chose à faire n'est pas toujours d'adopter une nouvelle loi, mais d'épuiser d'abord tous les pouvoirs juridiques dont nous disposons déjà.

Catherine Stihler (PSE). – (EN) Monsieur le Président, le vote d'aujourd'hui sur le rapport Romeva devrait, je l'espère, rassurer les pêcheurs européens sur le fait que leurs préoccupations ont été entendues. Les amendements 7 et 11 ont été adoptés sans le moindre écuil; l'amendement 48 a été adopté par 608 voix contre 37; l'amendement 49 par 580 voix contre 54; l'amendement 50 a bénéficié d'un large soutien; l'amendement 2 a été adopté dans le cadre d'un vote groupé avec les amendements 7 et 11; l'amendement 92 a été rejeté, tout comme l'amendement 93, ce que demandaient les adeptes de la pêche.

La prochaine étape sera de voir comment le Conseil réagira à la reformulation de l'article 47. Acceptera-t-il la reformulation du Parlement, ou optera-t-il pour une approche différente? Il est regrettable qu'aucun membre du Conseil ne soit présent pour répondre à cette question. Mais le lancement aujourd'hui du livre vert sur la réforme de la politique commune de la pêche nous offre à tous l'occasion de revoir cette politique, et j'espère que les députés saisiront cette opportunité pour diffuser ce livre vert à un maximum de leurs concitoyens pour que leur voix soit entendue.

- Rapport Visser (A6-0206/2009)

Syed Kamall (PPE-DE). – (EN) Monsieur le Président, je vous remercie. Ce rapport pèse de tout son poids - mais pas forcément dans le sens positif du terme.

Le titre du rapport est intéressant: «Conservation des ressources halieutiques par des mesures techniques». Il faut bien le dire, en effet: si nous cherchons vraiment la meilleure mesure technique pour préserver les stocks de poissons, nous ne la trouverons pas dans la politique commune de la pêche. Les résultats sont là: la politique commune de la pêche est un échec complet en matière de conservation des ressources halieutiques. Il est plus que temps que nous nous penchions sur les résultats qui ont fonctionné à travers le monde.

Prenons le cas de l'Islande, qui a développé des solutions axées sur la propriété et des droits pouvant être cédés. Examinons l'exemple de la Nouvelle-Zélande, où les droits d'exploitation des zones de pêche se transmettent de génération en génération. Ces deux cas prouvent que, quand on fait confiance au marché, à l'État de droit et aux droits de propriété, on obtient systématiquement de meilleures solutions que celles des régimes de planification centralisée à la soviétique, dont relève la politique commune de la pêche, qui s'est avérée catastrophique. Il est temps de faire confiance au marché.

- Rapport Busuttil (A6-0251/2009)

Simon Busuttil (PPE-DE). – (MT) Je souhaite brièvement expliquer le vote de notre groupe, le parti populaire européen (démocrates-chrétiens) et démocrates européens, sur mon rapport concernant une politique commune de l'immigration. Deux votes ont eu lieu: le premier sur une proposition alternative et l'autre sur le rapport à proprement parler. Nous avons voté pour dans le premier cas, de sorte à pouvoir retirer un paragraphe inséré par le bloc socialiste de cette Assemblée accordant le droit de vote aux immigrants. Nous y sommes opposés et nous avons voté contre également en commission.

Toutefois, c'est dommage que cette proposition n'ait pas été approuvée, car si cela avait été le cas, le paragraphe aurait été retiré. Au lieu de cela, nous avons voté pour le rapport dans son ensemble, car nous pensons qu'il s'agit d'un bon texte contenant le programme global du Parlement européen dans le domaine de la politique commune de l'immigration.

Bruno Gollnisch (NI). – Monsieur le Président, les principes, actions et instruments d'une politique européenne d'immigration, tel est le vaste sujet du rapport de M. Busuttil.

Les principes? L'Union européenne aurait besoin de 60 millions d'immigrés extra-européens de plus d'ici à 2050, malgré ses millions de chômeurs et de pauvres actuels, ses plans de licenciements massifs, ses fermetures d'entreprises.

Les actions? C'est donner toujours plus de droits aux populations immigrées, et notamment le droit de vote, et un accès illimité au territoire européen et au marché du travail.

Les instruments? C'est la discrimination dite « positive » ou la reconnaissance des qualifications informelles, quelles qu'elles puissent être, alors qu'on exige des Européens des diplômes dûment certifiés; la reconnaissance d'une nouvelle catégorie de migrants, les migrants environnementaux; l'obligation, pour les populations européennes, de s'adapter à leur inéluctable submersion organisée et planifiée par les eurocrates, avec la complicité de ce Parlement.

Il est, au contraire, urgent d'inverser les flux migratoires, de rétablir les frontières intérieures, de mettre en place une véritable politique familiale de renouveau démographique européen, d'imposer la préférence nationale et européenne dans tous les domaines.

Mario Borghezio (UEN). - (IT) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, j'ai de nombreuses réserves à émettre quant à ce rapport. La première, comme je l'ai dit il y a peu, concerne une disposition qui semble déconcertante à une ère où l'Europe est confrontée au problème du fonds de garantie des salaires et, bien sûr, au licenciement de millions de travailleurs. Selon moi, il est inacceptable d'inviter 60 millions de nouveaux immigrants à venir travailler en Europe.

Toutefois, je tiens également à souligner qu'alors que nous discutons de la manière de réglementer et d'organiser l'avenir de l'immigration, des drames se jouent – évités, Dieu merci, par le sens de l'humanisme italien et la bonne gouvernance de M. Maroni – tels que celui qui aurait pu arriver avec le bateau turc *Pinar*.

Que doit faire l'Europe? Dans 600 cas – comme l'a dit justement M. Maroni –, Malte, même si elle reçoit des fonds de l'Union européenne, n'a pas respecté son devoir d'accueillir les immigrants issus de la côte nord-africaine qui se sont échoués sur ses côtes. Dans tous ces cas, l'Italie a dû intervenir, même si notre centre d'accueil de Lampedusa est désormais en forte surpopulation, comme nous le savons tous.

Ainsi, j'appelle l'Europe à intervenir, à établir des règles claires! Nous demandons une hausse substantielle des fonds affectés à notre pays pour lui permettre de relever convenablement ce défi. L'Europe doit se réveiller et réguler sérieusement les flux d'immigration: cela ne peut pas continuer comme cela!

- Rapport Visser (A6-0206/2009)

Inese Vaidere (UEN). - (LV) Merci beaucoup, Monsieur le Président. Je souhaitais exprimer mon avis sur le rapport de la commission de la pêche – le rapport de M. Visser – sur les questions de conservation des ressources halieutiques. Monsieur le Président, pour mon pays, la Lettonie, avec ses 550 km de côte, la pêche est extrêmement importante. Comme la Lettonie est représentée en Europe par huit députés, nous ne pouvons être présents dans chaque commission, mais ces questions sont très importantes pour notre économie et nos modes de vie traditionnels. La réglementation actuelle, que vient compléter ce rapport, n'est pas suffisante pour protéger la pêche côtière. Je comprends que la surpêche est un problème sérieux, mais la réglementation excessive menace notre pêche côtière et nos pêcheurs sont poussés à s'éloigner de notre côte baltique. Je pense que la prochaine mission du Parlement européen devrait être de se rendre compte que les États en bord de mer peuvent préserver leur mode de vie traditionnel tout en pratiquant la pêche, puisqu'aujourd'hui, il arrive souvent que nos villages de pêcheurs soient forcés d'acheter des produits à des grandes entreprises qui pêchent dans des océans lointains. Des centaines, voire des milliers d'habitants des côtes perdent leur emploi, alors que pendant des siècles, la pêche a constitué leur principal moyen de subsistance. Je vous remercie beaucoup.

Explications de vote par écrit

- Rapport Markov (A6-0243/2009)

Rovana Plumb (PSE), par écrit. – (RO) J'ai voté pour cette recommandation, car l'adhésion au règlement n° 61 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies relatif aux prescriptions uniformes concernant la réception de véhicules commerciaux pour ce qui est des saillies extérieures à l'avant de la cloison postérieure de la cabine (accord révisé) est un objectif de la politique commerciale commune, conformément à l'article 113 du traité visant à éliminer les entraves techniques au commerce des véhicules à moteur entre les parties contractantes.

L'implication de la Communauté donnera du poids aux activités d'harmonisation menées conformément à cet accord et permettra dès lors de faciliter l'accès aux marchés des pays tiers. Cette implication doit résulter en l'établissement d'une cohérence entre les instruments définis comme « règlements » adoptés au titre de l'accord révisé et la législation communautaire en la matière. L'adoption d'un règlement de ce type est en réalité une adaptation aux progrès techniques.

- Recommandation pour la deuxième lecture Cremers (A6-0207/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), par écrit. – (IT) Je vote pour.

La Commission européenne a toujours veillé étroitement à garantir les droits individuels des citoyens mobiles, surtout concernant les avantages en matière de sécurité sociale. La libre circulation des citoyens au sein de

la Communauté est une de leurs libertés fondamentales et elle encourage le développement de l'économie intérieure des États membres.

C'est pourquoi la Commission cherche à intensifier ses efforts, de sorte que les citoyens européens et leur famille puissent jouir pleinement des droits garantis par le droit européen actuel. Si dans certains secteurs, la législation nationale assure un meilleur traitement pour les Européens et leur famille que celui requis par la législation communautaire actuelle, aucun État membre n'a en réalité ratifié correctement toutes les directives publiées à ce sujet.

La violation souvent permanente des droits fondamentaux des citoyens de l'UE en matière de libre circulation sur le territoire européen est évidente, surtout dans les situations suivantes: le droit d'entrée et de résidence pour les membres de la famille ressortissants d'un pays tiers et l'absence d'assistance en cas d'accident de travail.

Nous espérons que la Commission poursuivra sa coopération technique avec les États membres, qui a permis d'identifier plusieurs points à discuter et préciser ultérieurement, en particulier concernant les abus.

- Rapport Lucas (A6-0115/2009)

Avril Doyle (PPE-DE), par écrit. – (EN) J'ai soutenu ce rapport parce qu'il envoie un signal fort au prochain Parlement: la question de la déforestation et de l'abattage illégaux doit être traitée plus efficacement.

Cette proposition était attendue depuis bien longtemps. On estime qu'à l'échelle mondiale, 20 à 40 % de la production industrielle de bois proviennent de sources illégales et que jusqu'à 20 % de cette production illégale sont écoulés chaque année sur les marchés européens. Ce phénomène entraîne une baisse des prix du bois, provoque un appauvrissement des ressources naturelles ainsi qu'une baisse des recettes fiscales et accroît la pauvreté des populations indigènes à travers le monde. Ses effets à long terme sont encore plus graves, puisque la déforestation, provoquée pour une bonne part par l'abattage illégal, contribue pour près d'un cinquième aux émissions mondiales de gaz à effet de serre.

Les amendements du rapport Lucas indiquent que la possession ou la vente de bois illégal n'est considérée comme un délit qu'en présence d'une attitude négligente, irresponsable ou délibérée - aucune pénalité n'est prévue pour les entreprises qui ont rempli leurs obligations de «diligence raisonnable». Les entreprises n'ont donc aucun besoin absolu de garantir la légalité de leurs approvisionnements.

Edite Estrela (PSE), par écrit. – (PT) J'ai voté pour la résolution sur les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché, car l'abattage illégal est un problème de plus en plus grave ayant des incidences inquiétantes sur l'environnement, telles que la diminution de la biodiversité, la déforestation et la dégradation des forêts. En outre, il est responsable de près de 20 % des émissions de carbone dans le monde entier.

En tant que grand consommateur de bois et de produits dérivés, l'Union européenne a le devoir de prendre des mesures efficaces contre la déforestation et l'abattage illégal, qui doivent clairement inclure l'élimination du marché des produits du bois illégaux.

Nous devons adopter une législation visant à lutter contre l'abattage illégal, de sorte que les consommateurs sachent que les produits proviennent de sources légales, que les entreprises qui respectent ces règles ne soient pas désavantagées et que les entreprises qui choisissent de mettre sur le marché des produits du bois illégaux ne trouvent plus de marché pour les écouler.

Glyn Ford (PSE), par écrit. – (EN) Je salue le rapport de Caroline Lucas établissant certaines obligations pour les opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché. J'étais rapporteur pour avis de la commission du commerce international, dont l'avis a été adopté à l'unanimité en commission.

Selon nous, la meilleure manière de mettre un terme au commerce illégal de bois était de renforcer les exigences et les obligations et de consolider les moyens juridiques permettant de sanctionner, à titre dissuasif, la possession et la vente de bois par des opérateurs commercialisant du bois et des produits dérivés illégaux sur le marché européen.

Pour résoudre ce problème, nous devons travailler de concert avec les principaux pays consommateurs, tels que les États-Unis, la Chine, la Russie et le Japon, et mettre en place un système d'alerte et de recensement des exploitations illégales à l'échelle mondiale, regroupant Interpol et un organe ad hoc des Nations unies, qui bénéficierait des dernières technologies de détection par satellite.

Françoise Grossetête (PPE-DE), par écrit. – J'ai choisi de m'abstenir sur la proposition de règlement établissant les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché.

S'il me paraît tout à fait primordial de renforcer le contrôle des importations de bois aux frontières du marché unique, je considère que le rapport propose un dispositif trop lourd et bureaucratique qui pénalise nos propres filières forestières européennes.

Au lieu d'imposer un étiquetage des produits (compliqué et coûteux) très préjudiciable à la filière et au matériau bois, il convient plutôt de renforcer les contrôles et de cibler le maillon d'entrée sur le marché européen afin de lutter contre l'exploitation illégale des forêts.

L'objectif premier du règlement doit consister à mettre en place une nouvelle culture collective de contrôle et de responsabilité plutôt que d'imposer un processus bureaucratique et coûteux permettant de vérifier chaque produit. Au regard des difficultés de la filière, il convient de ne pas pénaliser le bois par rapport aux autres matériaux ou sources d'énergie par le biais de règles trop contraignantes lors de la mise sur le marché.

Eija-Riitta Korhola (PPE-DE), par écrit. – (EN) Je tiens à souligner que ce règlement très attendu était indispensable. L'abattage illégal est un problème devant être traité de manière efficace, pour des raisons climatiques, mais aussi sociales et environnementales. J'ai cependant dû aujourd'hui émettre un vote négatif. Le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (ENVI) s'est éparpillé, élargissant ses missions et son champ d'application au-delà de son ambition originale. Nous devons veiller à ce qu'une fois les produits dérivés du bois importés et dédouanés aux frontières du marché unique, ils soient considérés comme légaux, ce qui rendrait inutile l'imposition de nouvelles charges bureaucratiques et financières disproportionnées pour tous les opérateurs de l'Union.

Le rapport ENVI, au contraire, impose un étiquetage coûteux et de nouvelles exigences de viabilité, élargit la définition de la légalité à un niveau inaccessible et fait peser la charge de la diligence raisonnable sur tous les opérateurs du marché intérieur. Ce règlement devrait lutter contre l'abattage illégal au niveau des frontières, comme prévu initialement. Mais affecter tous les opérateurs du marché intérieur, ceux qui n'utilisent ou ne distribuent aucun bois récolté illégalement, et donc nuire potentiellement à leur compétitivité sur les marchés mondiaux, n'est certainement pas l'objectif recherché par ce règlement et ne saurait dès lors être soutenu.

David Martin (PSE), par écrit. – (EN) J'ai soutenu ce rapport qui, pour la première fois, impose des règles aux opérateurs mettant du bois sur le marché européen. Ces derniers seront tenus de suivre un système de «diligence raisonnable» afin que tout le bois soit récolté conformément au droit régional, national et international en la matière. Je me réjouis que les opérateurs aient également à respecter des critères de viabilité et des lois sur les populations indigènes. Il est essentiel d'instaurer un contrôle indépendant réalisé par des tiers, et je suis ravi que ce rapport le souligne.

Robert Sturdy (PPE-DE), par écrit. – (EN) Il convient d'agir pour mettre un terme à la commercialisation en Europe du bois et des produits dérivés récoltés illégalement, et ce dans l'intérêt d'une concurrence effective, du développement durable et de la protection de la diversité mondiale et de l'environnement.

Le système de diligence raisonnable proposé par la Commission (qui est déjà appliqué de manière très stricte au Royaume-Uni) implique des mesures et des procédures qui permettront aux opérateurs de suivre la trace du bois et des produits dérivés, d'accéder aux informations relatives au respect de la législation en la matière et de gérer le risque d'introduction de bois et de produits dérivés illégaux sur le marché européen. Cette action offrira également aux consommateurs la certitude qu'en achetant ce type de produits, ils ne contribuent pas au problème de l'abattage illégal et du commerce qui lui est associé.

Si nous soutenons cette proposition sur le fond, nous nous opposons à l'imposition d'exigences renforcées à tous les opérateurs telle que proposée par la rapporteure, car nous estimons qu'elle entraînera une charge bureaucratique et financière disproportionnée à tous les opérateurs de l'Union. La proposition de la Commission permet une diligence raisonnable flexible reposant sur l'évaluation des risques et l'analyse des éléments de preuve. Elle reflète dès lors une approche bien plus réaliste et plus efficace.

- Rapport Randsdorf (A6-0214/2009)

Šarūnas Birutis (ALDE), par écrit. – (LT) Le pétrole est la plus importante source d'énergie dans l'Union européenne et l'économie de cette dernière est fortement dépendante d'une offre constante, fiable et accessible. Vu notre forte dépendance, sans cesse croissante, des importations de pétrole, la sécurité de l'approvisionnement est particulièrement importante.

La demande de pétrole au sein de l'UE continuera à augmenter jusqu'en 2030, même si la croissance atteindra seulement 0,25 % par an. En 2030, le pétrole sera toujours la principale source d'énergie dans l'UE et constituera environ 35 % de l'énergie totale consommée. Comme l'offre de pétrole et les capacités de transformation ne satisfont actuellement pas la demande croissante, la situation sur le marché reste tendue.

Ces facteurs doivent être pris en considération lors de l'élaboration d'une véritable politique énergétique européenne unie. Cette politique doit notamment permettre à l'UE de réagir à toute crise soudaine de l'offre. Les réserves sont un facteur important et atténuent les chocs liés aux problèmes inattendus en matière d'offre, étant donné que sans pétrole, certains secteurs économiques, voire tous, seraient à l'arrêt. À cet égard, la possession de réserves est une question de sécurité nationale de base.

Ilda Figueiredo (GUE/NGL), par écrit. – (PT) Nous avons voté pour ce rapport, car nous croyons qu'il est important de maintenir un niveau minimal de stocks de pétrole brut et/ou de produits pétroliers. La constitution de stocks minimaux est une question d'importance économique et sociale extrême pour chaque pays, et notamment pour leur sécurité. En conséquence, toute spéculation sur ces stocks doit être interdite, contrairement à ce qui se passe actuellement. Leur propriété et leur administration doivent relever du secteur public, afin de préserver les intérêts des États membres de l'UE.

Toutefois, nous ne sommes pas d'accord avec les pouvoirs que cette proposition de directive octroie à la Commission européenne, et en particulier la possibilité pour ses services de procéder à des « contrôles concernant les stocks de sécurité et les stocks spécifiques » dans les États membres. Les pays doivent constituer des stocks de ces produits, mais l'administration de ces stocks et la définition de leur niveau minimal ou maximal est une matière souveraine. Nous ne sommes pas d'accord non plus avec les tentatives d'utiliser ces stocks pour justifier une politique d'ingérence, bien que légère, comme on pourrait le penser au vu de la création d'un « climat favorable aux investissements en vue de l'exploration et de l'exploitation des réserves de pétrole tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'Union européenne ».

- Rapport Romagnoli (A6-0228/009)

Philip Bradbourn (PPE-DE), par écrit. – (EN) Si nous soutenons la coopération entre États membres sur ces sujets, nous estimons que cette question doit continuer de relever de la subsidiarité et ne pas faire l'objet de mesures communautaires.

Carlos Coelho (PPE-DE), par écrit. – (PT) Cette initiative s'inscrit dans le cadre de la stratégie globale de protection des infrastructures critiques. L'économie et la sécurité de l'UE, ainsi que le bien-être de ses citoyens, dépendent de l'existence et du bon fonctionnement d'une série d'infrastructures fournissant des services essentiels, tels que les soins de santé, les télécommunications, les réseaux d'énergie et de transport, les services financiers, l'approvisionnement en nourriture et en eau, etc.

Si certains États membres disposent déjà de solides mesures et structures de protection, d'autres se trouvent encore dans une situation très précaire. Il est dès lors essentiel d'améliorer l'échange d'informations et de bonnes pratiques et d'en renforcer l'efficacité, ce qui ne sera possible qu'en mettant sur pied ce système d'information et de communication.

Ce système renforcera le dialogue et les informations disponibles sur les menaces et vulnérabilités communes; il facilitera également la coopération et la coordination entre les États membres. En même temps, il encouragera le développement de mesures et stratégies appropriées pour réduire les risques et promouvoir une protection adéquate et augmentera la sécurité des citoyens.

Je soutiens également l'inclusion d'une clause de révision après trois ans, ce qui permettra de procéder aux améliorations nécessaires et offrira en particulier la possibilité d'inclure un dispositif d'alerte précoce.

Edite Estrela (PSE), par écrit. – (PT) J'ai voté pour la proposition de réseau d'alerte concernant les infrastructures critiques (CIWIN). Certaines infrastructures des États membres consistent en des facilités, services et biens physiques et en des technologies de l'information qui, s'ils sont interrompus, pourraient avoir un impact très grave sur la santé, la sécurité et le bien-être économique ou social.

Les systèmes de transport, les télécommunications et l'énergie sont des secteurs essentiels pour le développement des États membres et ils sont de plus en plus interconnectés, certains États membres comptant sur les autres. Pour cette raison, il est extrêmement important pour le développement de l'Union européenne d'instaurer un système unique d'accès aux informations et de partage de celles-ci entre les différentes autorités

en matière de protection des infrastructures critiques, d'échange de bonnes pratiques et de système d'alerte précoce.

Athanasios Pafilis (GUE/NGL), par écrit. – (EL) La proposition de la Commission sur laquelle porte le rapport établit un réseau d'information et d'alerte entre les États membres concernant leurs infrastructures publiques et privées qualifiées de « critiques ».

Ce réseau est un premier pas en vue de permettre aux personnes privées, en d'autres termes des entreprises monopolistiques dont les installations seront qualifiées d'infrastructures critiques, d'acquérir des compétences en matière de sécurité, qui relèvent aujourd'hui uniquement de l'État.

Cela ouvre la voie à des manifestations de la classe ouvrière, qui touchent toutes les infrastructures « critiques », notamment les installations privées (par exemple, des grèves dans des secteurs critiques, comme l'énergie, les télécommunications, etc., des cessations de travail dans les usines, les entreprises, etc., des piquets de grève, des manifestations, etc.), à qualifier d'« actes terroristes ».

Cela nuit à la défense et à la souveraineté des États membres, abolit la division entre leur sécurité intérieure et extérieure et donne à l'UE un rôle et une implication directs dans ces domaines.

La lutte contre la « menace terroriste » a à nouveau été utilisée comme prétexte par l'UE pour achever son cadre institutionnel réactionnaire, qui s'oppose fondamentalement à la classe ouvrière et aux mouvements de la base et sauvegarde le pouvoir du capital en nuisant encore davantage aux droits souverains des États membres.

Vladimir Urutchev (PPE-DE), par écrit. – (BG) Aujourd'hui, l'UE a adopté le rapport de M. Romagnoli sur le réseau d'alerte concernant les infrastructures critiques dans l'UE, qui n'a pas été discuté en plénière. Je pense que la protection des citoyens de l'UE revêt la plus haute importance au sein de cette institution et que les citoyens doivent le savoir.

La création de ce réseau d'alerte permettra, sur la base de l'échange d'expériences et de bonnes pratiques entre pays de l'UE, de mieux comprendre et de renforcer les normes de protection des sites et activités critiques qui revêtent une importance cruciale pour les pays et leur population.

Je voudrais mentionner qu'en tant que rapporteur fictif du groupe du parti populaire européen (démocrates-chrétiens) et des démocrates européens, je suis ravi de l'adoption unanime par tous les groupes politiques du Parlement de la disposition relative à la participation obligatoire des États membres au nouveau système, garantissant l'importance de cette initiative dans une perspective européenne.

Je suis également confiant dans le fait que, même après les premières années de bon fonctionnement du système, la Commission prendra les mesures nécessaires pour doter ce système de fonctions supplémentaires, permettant ainsi la diffusion rapide des informations urgentes concernant les menaces affectant certains sites d'infrastructures dans toute région de l'UE.

Nous obtiendrons en fin de compte un système d'alerte complet qui fournira une meilleure sécurité et une meilleure protection aux citoyens européens.

- Rapport Deprez (A6-0193/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), par écrit. – (IT) Je vote pour.

Un des points les plus controversés des politiques discutées par l'Union européenne est celui concernant la mise en œuvre d'une politique commune en matière de protection des personnalités. Le concept de « personnalité » est à l'évidence très vaste, mais aujourd'hui, nous sommes parvenus à rédiger une définition commune. Une personnalité désigne toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions officielles ou non, pourrait être menacée en raison de sa contribution au débat public.

Parmi les exemples notables, citons la parlementaire néerlandaise Hirshi Ali, menacée en février 2008 à la suite de son discours intéressant sur le sujet très actuel de la radicalisation islamique de l'Europe, et le romancier indo-britannique Salman Rushdie, persécuté en raison de sa vision controversée de l'islam.

Il est donc souhaitable que toute personne désireuse d'élargir le débat public de manière positive puisse être protégée lorsqu'elle visite un État dans lequel elle pourrait faire l'objet de menaces ou d'attentats, surtout lorsque, comme dans le cas de Salman Rushdie, une peine de mort a déjà été prononcée par un pays tiers.

Carlos Coelho (PPE-DE), par écrit. – (PT) La protection des personnalités reste une prérogative de l'État d'accueil, conformément aux dispositions juridiques en vigueur sur son territoire.

En 2002, le réseau européen de protection des personnalités a été créé pour améliorer la communication et la consultation entre les États membres dans ce domaine.

La présente initiative vise à élargir la définition de « personnalité » figurant à l'article 2 de la décision 2002/956/JHA du Conseil, en l'appliquant à toute personne qui, dans l'exercice de fonctions officielles ou non, est considérée comme menacée en raison de sa contribution au débat public ou de l'influence qu'elle exerce sur celui-ci.

Cette proposition néerlandaise est née à la suite d'un incident en 2008, lorsqu'un ancien membre du Parlement néerlandais a fait l'objet de menaces à son intégrité physique après son discours sur la radicalisation islamique lors d'un séminaire au Parlement européen.

En tant que rapporteur fictif du groupe du parti populaire européen (démocrates-chrétiens) et des démocrates européens, je soutiens cette initiative, qui vise à étendre la protection des droits de l'homme et, en particulier, à promouvoir la liberté d'expression.

Andrzej Jan Szejna (PSE), par écrit. – (PL) Les États membres coopèrent dans le domaine de la protection des personnalités dans le cadre des dispositions juridiques en vigueur dans le pays concerné et conformément aux accords internationaux. La décision du Conseil sur laquelle porte la discussion (2002/956/JHA) établit la protection des personnalités telle que définie dans la législation nationale d'un État membre ou conformément aux réglementations d'une organisation ou institution internationale ou supranationale. La protection des personnalités relève de la responsabilité de l'État d'accueil.

Vu les menaces à l'encontre de personnalités ces dernières années, je soutiens totalement la décision de modifier la décision du Conseil existante concernant un réseau européen de protection des personnalités. Le but premier est ici d'élargir la définition de personnalité figurant à l'article 2 à toute personne qui, dans l'exercice de fonctions officielles ou non, est considérée comme menacée en raison de sa contribution au débat public ou de l'influence qu'elle exerce sur celui-ci.

Je pense que cette décision renforcera la sécurité des personnalités et aura un impact bénéfique sur le développement de la démocratie.

- Rapport Salinas García (A6-0200/2009)

Nils Lundgren (IND/DEM), par écrit. – (SV) La production de coton dans l'Union européenne n'est pas une fin en soi. L'Union doit considérer le marché mondial du coton dans son ensemble et donner aux consommateurs européens l'opportunité d'acheter le coton au prix le plus bas possible, sans faire de distinction de l'origine, à condition qu'il ait été produit dans de bonnes conditions du point de vue éthique et environnemental.

Je m'oppose fermement à ce rapport. Je ferai une nouvelle fois remarquer qu'il est heureux que le Parlement européen n'ait pas de pouvoirs de codécision sur la politique agricole communautaire. Autrement, l'UE tomberait dans le piège du protectionnisme et des subventions lourdes à tous les différents groupes de l'industrie agricole.

- Rapport Rack (A6-0219/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), par écrit. – (IT) J'ai voté pour.

La région alpine est un des territoires les plus importants et les plus riches de la Communauté européenne. Elle s'étend sur huit États qui, le 4 avril 1998, ont déjà signé des accords communs concernant la protection et la conservation de cette région, ainsi que conclu une politique commune de gestion des transports. En effet, concernant les transports, le « protocole de mise en œuvre de la convention alpine dans le domaine des transports » a été signé du 24 au 26 mai 2000, dans le but premier de fournir un cadre juridique pour une mobilité durable dans les Alpes.

Même si ce protocole doit encore être accepté par les huit pays couverts par la convention, nous ferons notre possible pour garantir qu'il soit ratifié peu après par les autres États de la région, de sorte que cette ratification du « protocole sur les transports » devienne l'une des principales priorités de la Commission.

- Rapport McGuinness (A6-0232/2009)

Nils Lundgren (IND/DEM), *par écrit*. – (SV) Ce rapport est en réalité un rapport d'activités de la commission des pétitions du Parlement européen. Toutefois, dans certains passages, il fait référence au traité de Lisbonne et le vante, en exprimant son souhait de le voir ratifié bientôt. J'ai décidé de voter contre le rapport dans son ensemble.

Je crois que le traité de Lisbonne a été rejeté en principe, puisque les citoyens d'un État membre s'y sont opposés par référendum. En outre, dans plusieurs États membres, la majorité des électeurs auraient certainement voté contre le traité de Lisbonne s'ils en avaient eu l'opportunité.

Je ne supporte pas le mépris affiché par la commission des pétitions du Parlement européen dans la formulation de ce rapport.

Francis Wurtz (GUE/NGL), *par écrit*. – Je tiens à exprimer mon opposition au paragraphe 17 de ce rapport qui constitue le énième avatar de la campagne contre Strasbourg comme siège du Parlement européen. À ce propos, je tiens à rappeler ce qui suit:

Tout d'abord, le choix de Strasbourg fut, dès l'origine, une décision hautement symbolique liée à l'histoire de l'Europe. Il s'agissait de mettre en valeur la finalité d'un processus européen, facteur de paix et de rapprochement des peuples. C'est parce que je crois que cette finalité reste d'actualité que je milite pour la sauvegarde du symbole de Strasbourg.

Ensuite, je réitère mon souhait de voir s'affirmer une Europe porteuse de la diversité des cultures qui caractérise les nations la composant. Pourquoi pas une institution européenne significative à Varsovie, une autre à Barcelone, une autre à Stockholm, en plus de Bruxelles pour la Commission et de Strasbourg pour le Parlement?

À moins qu'on n'ait en vue que l'Europe-business, rien ne justifie de tout centraliser en un seul lieu, nécessairement éloigné des peuples européens.

Voilà les raisons pour lesquelles je m'oppose au paragraphe 17 du rapport McGuinness, lequel, par ailleurs, ne pose pas de problème.

- Rapport Záborská (A6-0198/2009)

Edite Estrela (PSE), *par écrit*. – (PT) J'ai voté pour la proposition de résolution sur l'approche intégrée de l'égalité entre les hommes et les femmes dans le cadre des travaux des commissions et des délégations. Ce rapport d'initiative mentionne les progrès effectués au sein des commissions et des délégations et réitère la nécessité d'adopter et d'appliquer une stratégie d'intégration du genre.

L'appel à l'égalité des genres n'est pas une attaque envers les hommes. Il concerne la société dans son ensemble et profitera aux femmes comme aux hommes, ainsi qu'aux familles. L'intégration du genre implique la réorganisation, l'amélioration, le développement et l'évaluation de politiques visant à garantir l'intégration, par les législateurs habituels, d'une approche d'égalité des chances dans toutes les politiques, à tous les niveaux et à tous les stades.

Il est dès lors nécessaire d'adopter et d'appliquer une stratégie d'intégration du genre comprenant des objectifs spécifiques dans toutes les politiques communautaires qui relèvent des compétences des commissions et des délégations.

- Recommandation pour la deuxième lecture Morgan (A6-0216/2009)

Richard Corbett (PSE), *par écrit*. – (EN) Des centaines de milliers de citoyens à travers ma circonscription du Yorkshire-et-Humberside devraient économiser de l'argent sur leurs factures de gaz et d'électricité des suites de cette législation. Les mesures qu'elle prévoit entraîneront simultanément une baisse des coûts et une meilleure efficacité énergétique.

Si un découplage intégral n'a pas encore été atteint, cette directive contribuera à instaurer un réseau dans lequel les entreprises ne seront pas autorisées à détenir à la fois la production et la distribution d'électricité, ce qui leur permet actuellement de surfacturer leurs services aux consommateurs. Je salue notamment le fait qu'elle autorisera également ces derniers à changer gratuitement de fournisseur de gaz et d'électricité dans les trois semaines et qu'elle leur accorde un droit à compensation en cas de factures incorrectes ou en retard. Des compteurs intelligents économes en énergie seront en outre introduits.

Ces nouvelles règles sont une véritable déclaration des droits des utilisateurs de gaz et d'électricité. Pendant trop longtemps, les entreprises ont pu contraindre les consommateurs à payer des prix exorbitants pour leur gaz et leur électricité. Pour mes électeurs, cette directive se traduira par un allègement de leurs factures.

Teresa Riera Madurell (PSE), par écrit. – (ES) Nous, membres de la délégation socialiste espagnole, préconisons un modèle de dissociation des structures de propriété des entreprises verticalement intégrées dans les secteurs du gaz et de l'électricité, car nous estimons que la dissociation entre les entreprises d'approvisionnement/de génération et les entreprises de transport offre un véritable choix aux consommateurs européens et stimule les investissements nécessaires dans ce secteur. L'énergie pourra alors atteindre tout le territoire européen sans interruption. Toutefois, j'ai voté pour le paquet relatif au marché intérieur du gaz et de l'électricité pour les raisons suivantes:

- 1) les intérêts des consommateurs ont été placés au centre de la révision du paquet législatif;
- 2) nous avons inclus le concept de pauvreté énergétique et appelé les États membres à intégrer des mesures de lutte contre la pauvreté énergétique dans leurs plans d'action nationaux en matière d'énergie, et pas seulement pour s'assurer que les consommateurs les plus vulnérables reçoivent l'énergie dont ils ont besoin, mais aussi pour interdire la déconnexion de ces consommateurs en temps difficiles; et
- 3) puisque la dissociation des structures de propriété sera une réalité dans quelques années en raison des mesures anti-trust prises par la direction générale de la concurrence, nous avons mis l'accent sur l'architecture institutionnelle, en renforçant les responsabilités de la nouvelle agence européenne et l'indépendance des organes nationaux de régulation.

Gary Tittley (PSE), par écrit. – (EN) Le plus grand échec du marché unique est de ne pas avoir pu mettre en place un marché unique de l'énergie. Les politiques énergétiques nationales ont entraîné l'Europe dans une impasse marquée par une extrême dépendance vis-à-vis de combustibles fossiles importés à des prix prohibitifs. Il n'existe ni réseau énergétique européen ni politique stratégique de stockage d'énergie. Nous devons diversifier d'urgence notre approvisionnement énergétique, réduire notre consommation d'énergie, encourager le développement des énergies à faibles émissions de carbone et instaurer un marché intérieur stable et compétitif.

C'est pourquoi je soutiens ces rapports, même si je m'inquiète que la difficile recherche d'un compromis acceptable par tous puisse nuire à l'efficacité de cette directive. Un contrôle effectif de son application est donc essentiel.

Je soutiens le renforcement des dispositions en faveur des droits des consommateurs et salue la reconnaissance de la pauvreté énergétique comme problème social majeur.

Je reste gêné par la nature non contraignante de l'agence européenne de coopération des régulateurs de l'énergie. Au final, nous ne pourrions garantir un marché commun de l'énergie que si nous disposons d'un régulateur européen doté de réels pouvoirs.

Je félicite le Parlement pour avoir poussé les États membres à aller plus loin qu'ils ne le souhaitaient. Voilà un nouvel exemple du Parlement assurant la victoire d'une cause européenne supérieure sur les intérêts nationaux particuliers et le protectionnisme.

- Recommandation pour la deuxième lecture Chichester (A6-0235/2009)

Luís Queiró (PPE-DE), par écrit. – (PT) Le troisième paquet énergétique doit progressivement développer le marché de l'énergie qui, jusque récemment, était basé sur un système de monopoles. Le mouvement vers la libéralisation requiert une concurrence véritable et soutenue et souligne l'importance d'une Agence de coopération des régulateurs de l'énergie plus forte, jouissant de pouvoirs clairement indépendants.

L'objectif principal de l'Agence sera d'aider les autorités de régulation à assumer, au niveau communautaire, les tâches effectuées par les États membres et, si nécessaire, de coordonner leurs actions. L'Agence supervisera également les marchés intérieurs de l'électricité et du gaz naturel, contribuant ainsi à tous les efforts accomplis pour renforcer la sécurité énergétique.

Je tiens à souligner le rôle essentiel de cette Agence pour l'avenir de la politique énergétique en Europe, qui, nous le souhaitons, sera caractérisée par des conditions plus concurrentielles et diverses, loin des monopoles du passé, ainsi que par une sécurité accrue et une meilleure efficacité, au bénéfice des consommateurs.

Pour ces raisons, j'ai voté pour le rapport.

- Recommandation pour la deuxième lecture Vidal-Quadras (A6-0213/2009)

Carlos Coelho (PPE-DE), *par écrit.* – (PT) Je salue l'adoption de ce rapport, qui fait partie intégrante du paquet énergétique adopté aujourd'hui. En effet, selon moi, il constitue une autre étape importante en vue d'améliorer la qualité de vie des citoyens européens.

La possibilité d'accroître les interconnexions entre les réseaux électriques et l'existence de régulateurs forts et capables garantissant la transparence du marché et la coopération transnationale sont des facteurs essentiels pour garantir que les utilisateurs finaux pourront avoir accès à un service véritablement juste et concurrentiel.

Le partage des responsabilités et la coopération entre les États membres sur les marchés de l'électricité et du gaz naturel sont les pierres angulaires d'un véritable marché européen de l'énergie visant à être juste, dynamique et durable.

- Recommandation pour la deuxième lecture Mussa (A6-0238/2009)

Nils Lundgren (IND/DEM), *par écrit.* – (SV) Je soutiens de tout cœur l'idée d'ouvrir à la concurrence le marché du gaz. Toutefois, il est faux de dire que les États membres devraient prendre des mesures concrètes pour contribuer à l'accroissement de l'utilisation du biogaz et du gaz issu de la biomasse. Il incombe à chaque État membre de décider. J'ai donc voté contre la proposition déposée par la commission.

Luís Queiró (PPE-DE), *par écrit.* – (PT) Le troisième paquet énergétique comble de nombreux manquements structurels du passé. Nous ne pouvons oublier la discrimination à l'encontre des nouveaux fournisseurs d'énergie ou le manque de transparence des prix et l'absence de choix de fournisseur. Grâce à ce paquet, nous pouvons enfin espérer achever la libéralisation du marché intérieur de l'énergie dans l'UE.

L'adoption de ce troisième paquet, et de cette proposition en particulier, mènera à des marchés européens de l'énergie plus compétitifs, plus durables et plus sûrs.

On s'attend à ce que les droits du consommateur figurent au centre du processus d'ouverture des marchés grâce à l'accord conclu, qui couvre la question de la dissociation des structures de propriété et l'indépendance des autorités nationales de régulation, ainsi que les conditions de clarification des responsabilités entre les autorités nationales, l'Agence de coopération des régulateurs de l'énergie et le réseau européen des gestionnaires de réseau de transport.

J'ai voté pour ce rapport en espérant que le marché deviendra plus transparent pour les consommateurs, qui auront accès à des informations détaillées et pourront changer gratuitement de fournisseur d'énergie.

- Rapport Dragoș Florin David (A6-0136/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), *par écrit.* – (IT) Je vote pour le rapport de M. David sur l'interopérabilité pour les administrations publiques européennes (ISA), dont l'objectif est de soutenir la coopération entre les administrations publiques européennes.

Ce programme facilite une interaction électronique transfrontalière et intersectorielle efficace et efficiente entre les administrations européennes, leur permettant ainsi de fournir des services publics électroniques susceptibles de les aider à exercer leurs activités et à mettre en œuvre les politiques communautaires pour les citoyens et les entreprises. Cela facilitera la liberté de circulation, d'établissement et d'emploi, sans contraintes, des citoyens dans les États membres, permettant ainsi de fournir des services meilleurs, plus efficaces et plus facilement accessibles aux citoyens et aux administrations publiques.

Je crois qu'il convient d'encourager la coopération internationale. C'est pourquoi le programme ISA devrait également être ouvert aux pays de l'espace économique européen et aux pays candidats. Je suis également d'accord pour dire que la coopération avec les autres pays tiers et les organisations ou instances internationales devrait être encouragée.

La participation des pays candidats au programme ISA est une étape très importante dans la préparation de leur administration publique à toutes les tâches et méthodes de travail découlant de l'adhésion à l'UE. Je crois qu'il faut examiner en profondeur la possibilité d'utiliser les fonds de préadhésion à cette fin.

- Recommandations pour la deuxième lecture Morgan (A6-0216/2009), Chichester (A6-0235/2009), Vidal-Quadras (A6-0213/2009), Mussa (A6-0238/2009) et Paparizov (A6-0238/2009)

Mary Lou McDonald (GUE/NGL), par écrit. – (EN) Je n'ai pas pu soutenir les rapports d'aujourd'hui, qui soutiennent globalement la volonté de la Commission européenne de libéraliser les marchés de l'électricité et du gaz.

Notre expérience personnelle en Irlande a montré que la libéralisation et la privatisation qui a suivi n'ont apporté de solutions à aucun des problèmes du secteur énergétique.

Les prix de l'énergie en Irlande ont grimpé, affectant particulièrement les ménages ordinaires et les travailleurs ces dernières années. En cette période de récession, la volonté européenne d'imposer la libéralisation dans des secteurs essentiels de l'économie est plus inepte que jamais. La Commission et l'Union doivent apprendre à se défaire des mêmes vieilles recettes néolibérales, qui ont toutes échoué.

Je regrette que le «paquet énergie» ait obtenu un tel soutien des députés européens tout à l'heure.

- Rapport Józef Rutowicz (A6-0137/2009)

Alessandro Battilocchio (PSE), par écrit. – (IT) J'ai voté pour.

Les effets de l'utilisation de pesticides sur l'environnement et la santé ont fait l'objet d'un débat au niveau européen, et le Parlement européen a adopté des directives sur l'autorisation et la vente de pesticides.

Cette mesure fixe les exigences essentielles en matière de sécurité et de protection de la santé auxquelles doivent se conformer les machines d'application des pesticides mises sur le marché pour pouvoir circuler librement sur le territoire de la Communauté. En plus de protéger les consommateurs, la législation vise également à protéger la santé et la sécurité des travailleurs.

Les frais encourus par les fabricants devraient se répercuter sur les utilisateurs grâce à de hausses des prix. Toutefois, la réduction annuelle moyenne de consommation de pesticides qui en découlera permettra aux utilisateurs de faire des économies qui compenseront ces hausses de prix.

La directive proposée atteint l'objectif de garantir un niveau commun de protection environnementale, tout en évitant un cadre législatif fragmenté au niveau communautaire, qui pourrait générer des coûts gonflés pour les entreprises souhaitant exercer leurs activités en dehors de leurs frontières nationales.

Janelly Fourtou et Andreas Schwab (PPE-DE), par écrit. – (EN) Dans le cadre de la directive 2006/42/CE du 17 mai 2006 relative aux machines en ce qui concerne le matériel d'application des pesticides, nous tenons à souligner que, depuis l'adoption de la directive relative aux machines par le Parlement européen en 2006, nous insistons pour que la Commission révise la directive sur les tracteurs afin de garantir une approche cohérente. À nos yeux, les tracteurs ne tombent pas sous le coup de la définition des machines telle qu'elle apparaît dans la directive relative aux machines. La directive actuelle sur les tracteurs pourrait et devrait donc être remplacée par une réglementation moins complexe.

Rovana Plumb (PSE), par écrit. – (RO) Il est un fait avéré que l'utilisation de pesticides représente une menace pour la santé humaine et l'environnement. L'objectif de la « Stratégie thématique concernant l'utilisation durable des pesticides » est de réduire les risques pour la santé humaine et l'environnement liés à l'utilisation des pesticides.

L'harmonisation des exigences en matière de protection environnementale et des procédures d'évaluation de la conformité des machines destinées à l'application des pesticides est une condition préalable pour atteindre un même niveau de protection environnementale dans toute l'UE, mais également pour garantir une concurrence loyale entre les fabricants et faciliter la libre circulation de ces produits dans la Communauté.

La conception et la fabrication adéquates de ces machines jouent un rôle important dans la réduction de l'impact négatif des pesticides sur la santé humaine et l'environnement. En supposant qu'un pulvérisateur de pesticides a une durée de vie moyenne de 12 à 15 ans, on estime qu'environ 125 000 à 250 000 nouveaux pulvérisateurs sont achetés chaque année dans la Communauté. Grâce à leur plus grande efficacité, les pulvérisateurs qui respectent les nouvelles exigences environnementales utilisent moins de pesticides, réduisant ainsi le temps passé à mélanger, charger, pulvériser et nettoyer, sans parler des économies que cela entraîne pour les utilisateurs, qui compenseront les hausses de prix de certains types d'équipements de pulvérisation.

C'est pourquoi j'ai voté en faveur de ce rapport.

Andrzej Jan Szejna (PSE), *par écrit.* – (PL) La directive du Parlement européen relative aux machines en ce qui concerne le matériel d'application des pesticides, modifiant la directive 2006/42/CE du 17 mai 2006 relative aux machines, introduit une modification très importante de la législation.

Les normes en matière de protection environnementale et de santé humaine devraient être harmonisées dans l'Union européenne. En même temps, l'harmonisation de la législation permettra la circulation transfrontalière de machines au sein de l'UE dans des conditions équitables, ce qui accroîtra à son tour la compétitivité sur le marché européen.

La directive imposera aux États membres une exigence en matière d'inspections régulières des équipements utilisés professionnellement pour l'application de pesticides, ainsi qu'une obligation d'établir un système de maintenance régulière et d'inspection périodique des équipements. En conséquence, la directive réduira l'utilisation de pesticides (permettant ainsi de diminuer leurs effets négatifs sur l'environnement) et aura un effet positif sur la santé des consommateurs et des citoyens en contact direct avec les pesticides au travail.

- Rapport Belet (A6-0218/2009)

Šarūnas Birutis (ALDE), *par écrit.* – (LT) Comme le transport routier représente près de 25 % de l'ensemble des émissions de CO₂, la tâche la plus ardue pour l'UE est de réduire l'intensité de l'utilisation d'énergie par les moyens de transport et la quantité de composés carbonés qu'ils émettent dans l'atmosphère. Les pneumatiques représentent 20 à 30 % de la consommation totale de carburant par les moyens de transport. Ainsi, il faudrait envisager d'accroître leur stabilité dans le cadre d'une méthode intégrée, visant à réduire la quantité de carburant utilisée par les transports routiers et la quantité de polluants émise. Dans la liste des actions dirigées présentée dans le plan d'action pour l'efficacité énergétique, qui prévoit une réduction de 20 % de la consommation en 2020, il est également souligné qu'un des moyens possibles de réaliser cet objectif est l'étiquetage des pneumatiques.

Carlos Coelho (PPE-DE), *par écrit.* – (PT) Je salue ce rapport, car j'espère qu'il s'avérera être un instrument de plus pour améliorer les informations fournies au consommateur, contribuant ainsi à accroître la transparence du marché et permettant un choix de produits informé et en connaissance de cause, sur la base de normes simples, mais justifiées du point de vue scientifique et technologique.

Selon moi, ce rapport représente une autre étape sur la voie d'une Europe durable en matière énergétique, permettant aux consommateurs de choisir des pneumatiques réduisant la consommation de leur véhicule.

Par ailleurs, la possibilité de choisir un pneumatique en fonction de sa performance spécifique est un autre outil permettant aux consommateurs de se protéger et d'équiper leur véhicule d'une manière correspondant à leur style de conduite et aux conditions environnementales là où ils conduisent.

Je tiens également à souligner la concurrence salubre et axée sur la technologie que permettra ce système sur le marché du pneumatique, permettant ainsi aux développements technologiques dans les différentes marques d'être comparés – et compris – par les consommateurs de manière claire et objective.

Edite Estrela (PSE), *par écrit.* – (PT) J'ai voté pour la résolution sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant. Avec près de 25 % des émissions totales de CO₂ provenant des transports routiers, la réduction de l'intensité énergétique des véhicules est un défi important pour l'UE.

La création d'un système d'étiquetage sur lequel figureront les informations appropriées en matière d'efficacité en carburant et d'adhérence, entre autres caractéristiques, permettra aux consommateurs de faire des choix informés lors de l'achat de pneumatiques.

Comme les pneumatiques représentent 20 à 30 % de la consommation totale en carburant des véhicules, leur durabilité renforcée devrait être envisagée dans le cadre de l'approche intégrée de réduction de la consommation de carburant et, donc, des émissions de dioxyde de carbone dans l'atmosphère.

Astrid Lulling (PPE-DE), *par écrit.* – Le présent rapport est un compromis raisonnable qui devrait permettre aux utilisateurs finaux d'acheter leurs pneus en connaissance de cause, notamment en ce qui concerne l'efficacité en carburant, l'adhérence sur sol mouillé et le bruit de roulement externe.

Je me félicite de la flexibilité accrue de la date d'entrée en vigueur de ce règlement, qui devrait accorder plus de marge de manœuvre aux producteurs, afin d'éviter la destruction des stocks de pneus. Cette destruction aurait été contraire aux objectifs environnementaux fixés.

Les points les plus sensibles étaient certainement le moulage obligatoire, en relief ou en creux, les performances énergétiques, l'indice d'adhérence sur le revêtement humide et les émissions sonores des pneumatiques. Cette revendication aurait forcé nos producteurs de pneus à renouveler toutes leurs gammes de moules à un prix exorbitant. Je suis d'avis qu'une telle revendication mettrait davantage en péril notre industrie de pneumatiques, qui souffre déjà gravement des conséquences de la crise économique.

Nils Lundgren (IND/DEM), par écrit. – (SV) Il y a de très bonnes raisons de vouloir améliorer l'efficacité énergétique et réduire les émissions de nos véhicules. Un système harmonisé d'étiquetage des pneumatiques dans l'UE est toutefois problématique. Les expériences antérieures en matière d'étiquetage, en particulier, nous poussent à la prudence.

Prenons par exemple le système d'étiquetage des produits ménagers. La réticence de l'industrie à renforcer continuellement les exigences pour une certaine classe d'étiquetage énergétique, pour les réfrigérateurs par exemple, a résulté en un système d'étiquetage désespérément compliqué et difficile à comprendre. Quelque chose qui, selon les politiciens, allait encourager le développement continu et donner aux consommateurs les indications nécessaires a au lieu de cela contribué à enrayer le développement de meilleurs produits et a rendu plus difficile pour le consommateur de faire les bons choix.

Je crois que l'UE peut jouer un rôle important en matière de réduction de l'impact des véhicules sur l'environnement. Toutefois, contrairement à la Commission et à la commission, je préconise une hausse des exigences minimales pour les fabricants de pneumatiques qui souhaitent vendre leurs produits sur le marché intérieur, au lieu d'une réglementation détaillée. Les politiciens de l'UE devraient créer des cadres durables et avantageux pour la société et les entreprises plutôt que de se borner à contrôler eux-mêmes le moindre détail. Comme la Commission et la commission responsable au fond ne semblent pas de mon avis, j'ai décidé de voter contre le rapport.

Gary Tittley (PSE), par écrit. – (EN) Je salue ce rapport en tant que complément nécessaire à la législation sur les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, approuvée plus tôt dans l'année, qui porte essentiellement sur les normes environnementales et de sécurité des pneumatiques.

Nous avons besoin de pneumatiques plus sûrs, plus économes en carburant et plus silencieux. Les bruits de la circulation, dont les pneus représentent une composante essentielle, sont l'une des principales causes des troubles de la santé. La réduction de la consommation en carburant sera extrêmement bénéfique pour le consommateur en cette période d'austérité croissante. Elle permettra aussi, cependant, de réduire les émissions de CO₂ et de contribuer aux objectifs ambitieux de l'UE en matière de lutte contre le changement climatique.

Grâce au processus d'étiquetage, les consommateurs pourront opérer un choix éclairé au moment d'acheter des pneus, mais aussi de décider quelle voiture acheter.

Nous devons néanmoins contrôler l'efficacité de ces étiquettes. Nous devons veiller à ce que les consommateurs les comprennent réellement, sans quoi tout cet exercice aura été vain.

- Rapport Vălean (A6-0138/2009)

Šarūnas Birutis (ALDE), par écrit. – (LT) Je suis d'accord pour dire qu'il faut continuer de réglementer le prix des appels téléphoniques. Lors de l'adoption du règlement (CE) n° 717/2007, le prix des appels inter-réseaux n'a pas chuté de manière notable, mais est resté proche de la limite supérieure fixée par le règlement.

Je pense que le champ d'application de ce règlement doit être élargi aux textos. Vu les prix indûment trop élevés que les consommateurs doivent payer, il semble que, malheureusement, en ce moment, il soit nécessaire de réglementer les prix des textos de gros et de détail. C'est pourquoi je vote pour ce règlement.

Carlos Coelho (PPE-DE), par écrit. – (PT) En principe, je ne suis pas d'accord avec l'intervention du législateur sur le marché et dans la fixation des prix. Je crois que le marché devrait définir ses propres prix conformément aux principes de base d'une compétition saine.

C'est précisément ce qui manque en termes d'itinérance et ce qui justifie l'intervention du Parlement européen dans la fixation de prix maximums auxquels les opérateurs de télécommunications sont désormais tenus.

J'ai voté pour cette régulation, qui ne concerne pas uniquement les appels effectués ou reçus, mais aussi les textos et l'itinérance des données.

Une UE qui promeut la liberté de circulation de ses citoyens n'est pas cohérente avec des règles de marché qui prennent fin ou sont restreintes au passage d'une frontière.

À l'heure actuelle, l'écrasante majorité des personnes hésitent toujours à utiliser leurs téléphones portables à l'étranger en craignant la facture d'itinérance. J'ai voté pour ce rapport, précisément pour garantir un prix plus bas pour les utilisateurs de l'itinérance, tout en renforçant les règles en matière de transparence et de fixation des prix.

Il s'agit d'un exemple concret de la manière dont l'UE affecte notre vie quotidienne. À compter d'aujourd'hui, lorsqu'ils rentreront de vacances ou d'un voyage d'affaires à l'étranger, les citoyens européens se souviendront que si leur facture de téléphone portable est moins lourde, c'est grâce à l'UE.

Konstantinos Droutsas (GUE/NGL), par écrit. – (EL) L'UE promeut des restructurations capitalistes plus rapides dans le domaine des services de télécommunications en étendant l'application du règlement en question à tous les services fournis par les compagnies de téléphonie mobile.

La directive renforce la position des monopoles européens vis-à-vis de leurs concurrents internationaux. Elle prolonge la période de validité du règlement afin de faciliter les reprises et les fusions d'entreprises, qui permettront d'assurer des profits plus importants pour les investisseurs.

L'application de la directive a renforcé les entreprises monopolistiques. La limite supérieure supposée des prix de l'itinérance est contournée au moyen de méthodes de période minimale de tarification, augmentant ainsi le prix des services fournis et les profits des entreprises, comme l'admettent les autorités de contrôle. La division prévue du prix entre les services de téléphonie mobile de gros et autres, comme les textos et les messageries vocales, ne profitera pas aux consommateurs, mais augmentera encore les profits des investisseurs.

Nous sommes radicalement opposés à la libéralisation et à la privatisation des marchés des télécommunications, qui résultent en une baisse de la qualité des services et en la vente des actifs de base. Nous appelons les travailleurs à exprimer leur opposition universelle à l'UE et à sa politique contre la base et à changer l'équilibre des pouvoirs au niveau politique lors des élections à venir.

Nils Lundgren (IND/DEM), par écrit. – (SV) La Commission veut étendre la régulation actuelle des prix de l'itinérance non seulement aux appels vocaux, mais aussi aux textos et à l'itinérance de données. Le Parlement européen recommande une forme restreinte de régulation et souligne que la régulation des prix doit être temporaire et qu'à long terme, le marché doit supprimer les frais élevés d'itinérance. J'ai voté pour la position du Parlement européen, car elle est légèrement plus libérale que la proposition de la Commission. J'ai voté contre la résolution législative, car la régulation des prix ira de facto dans la mauvaise direction à long terme.

Andreas Mölzer (NI), par écrit. – (DE) Les téléphones portables font désormais partie de notre vie quotidienne, et de larges sections de la population ne sortent jamais sans. Qu'ils soient utilisés pour des raisons professionnelles ou privées n'est que d'importance secondaire. En tout état de cause, tous les types de communication, qu'il s'agisse d'appels téléphoniques, de messages textuels ou multimédias, de communication ou de navigation sur l'internet, entraînent des coûts que les opérateurs répercutent sur les consommateurs.

Il est compréhensible que ces coûts soient plus élevés sur un réseau étranger – à savoir un autre réseau que celui de l'opérateur – mais, depuis l'avènement de la téléphonie mobile internationale, nous avons assisté sans cesse à des abus excessifs de ces coûts d'itinérance.

Dans certains cas, les consommateurs ont dû accepter des factures scandaleuses, que ne justifie aucun calcul universellement applicable. Sous la forme de cette initiative, qui non seulement permet aux citoyens individuels de se retrouver plus facilement dans la jungle tarifaire, mais harmonise également les coûts, l'Union fait enfin, pour une fois, quelque chose au bénéfice de sa population. C'est pour cette raison que j'ai voté pour ce rapport.

Rovana Plumb (PSE), par écrit. – (RO) J'ai voté pour ce rapport, car le nouveau règlement introduit des mécanismes de prévention et des mécanismes garantissant la transparence des prix des services d'itinérance des données de sorte que les citoyens/consommateurs comprennent mieux la méthode de tarification utilisée, leur permettant de contrôler leurs coûts et d'éviter un choc en voyant la facture.

L'établissement des limites de prix pour l'itinérance des services vocaux et des textos, l'adoption de mesures garantissant la transparence et le mécanisme préventif introduit pour les tarifs de gros des services de données

laissent toujours aux opérateurs la liberté de se concurrencer sur le marché et de différencier leurs offres dans les limites imposées. En conséquence, de nouvelles petites entreprises ont la chance de concurrencer les tarifs de gros excessifs pratiqués par les opérateurs principaux.

Les pratiques actuelles de facturation appliquées à l'itinérance des appels vocaux sur la base d'unités de 60 secondes génèrent un coût caché pour les consommateurs en ajoutant, par rapport au tarif habituel Eurotariff, environ 24 % au prix des appels sortants et 19 % au prix des appels entrants.

Le règlement doit offrir un niveau de protection suffisant aux consommateurs, en leur permettant d'utiliser des services d'itinérance des données de manière pratique, sans charge irraisonnée sur les opérateurs de télécommunications.

Luís Queiró (PPE-DE), par écrit. – (PT) L'achèvement du marché intérieur est un des objectifs fondamentaux de l'UE; c'est pourquoi nos efforts conjoints en vue d'instaurer les meilleures conditions de concurrence possibles dans différents secteurs économiques sont si importants. La mondialisation des échanges, des entreprises et des communications s'inscrit dans ce cadre. En conséquence, ce rapport sur le marché des communications mobiles est essentiel.

L'issue de l'accord en première lecture, permettant à la régulation d'entrer en vigueur en juillet 2009, est une victoire pour le Parlement. Ce rapport établit non seulement les conditions pour une amélioration de la transparence et de la protection des consommateurs, mais aussi pour une concurrence plus loyale et plus claire pour tous, de l'industrie aux consommateurs.

C'est pourquoi j'ai voté pour ce rapport.

Olle Schmidt (ALDE), par écrit. – (SV) Aujourd'hui, j'ai décidé de m'abstenir de voter sur le règlement Itinérance II, qui propose de réguler les prix des services de téléphonie mobile à l'étranger. La proposition, qui était un compromis convenu par les grands groupes, contenait de nombreuses bonnes idées, notamment la fourniture de davantage d'informations permettant aux consommateurs d'éviter de recevoir une facture énorme après un séjour à l'étranger.

La raison de mon abstention s'explique aisément. Je ne crois pas que les politiciens de l'UE devraient fixer les prix sur le marché libre. Le fondement de l'économie de marché est que les prix sont déterminés par l'offre et la demande, pas par un quelconque politicien à Bruxelles, car il les juge « équitables ». Les prix sont déjà régulés par le règlement Itinérance I. Résultat: les opérateurs se regroupent à proximité du plafond de prix, ce qui ne bénéficie pas aux consommateurs.

Notre mission, en tant que politiciens, est de veiller à une concurrence équitable sur le marché intérieur. Je conviens que ce n'est pas le cas concernant les services d'itinérance, mais au lieu d'une régulation des prix à la Soviétique, il serait plus avisé d'instaurer des mesures promouvant la concurrence, par exemple une interdiction pour les grands opérateurs de pratiquer une discrimination de prix vis-à-vis des opérateurs plus petits qui souhaitent accéder aux marchés étrangers.

Andrzej Jan Szejna (PSE), par écrit. – (PL) Les prix élevés des services d'itinérance dans la Communauté européenne sont une entrave au processus d'intégration européenne et restreignent la liberté de circulation des citoyens de l'Union européenne.

Au cours du vote d'aujourd'hui, j'ai approuvé le projet de résolution législative du Parlement européen modifiant le règlement (CE) n° 717/2007 et la directive 2002/21/CE, qui, entre le 1^{er} juillet 2009 et 2011, réduira progressivement le coût maximal de l'itinérance au sein de l'UE.

Le prix maximal pour les connexions sortantes et entrantes sera réduit chaque année de 4 cents, et en 2011, il s'élèvera respectivement à 0,35 et 0,11 euros par minute. En outre, à partir du 1^{er} juillet 2009, les opérateurs devront tarifier par seconde, et l'envoi d'un message textuel ne coûtera pas plus de 0,11 euros. Le coût de la transmission de données sera également réduit à 0,50 euros par mégaoctet en 2011.

J'approuve totalement le rapport, qui est un pas vers une Europe sociale, accordant la première place aux personnes, à leur liberté et à l'amélioration de leurs conditions de vie.

- Rapport Weber (A6-0247/2009)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (PSE), par écrit. – (PL) Les troisième et sixième directives (78/855/CEE et 82/891/CEE) concernant les fusions et les scissions des sociétés anonymes contiennent une liste détaillée

des exigences en matière de rapport lors d'une fusion ou d'une scission d'entreprise. Cela implique des coûts importants. Les moyens prévus dans les directives pour l'envoi d'informations aux actionnaires ont été décrits il y a 30 ans et ne tiennent pas compte des possibilités technologiques d'aujourd'hui. Cela génère des coûts non nécessaires que les entreprises doivent supporter.

Dans ce contexte, nous devons saluer la proposition de la Commission visant à réduire les charges administratives liées aux obligations en matière de rapports et de documentation en cas de fusions ou de scissions.

Il faut appuyer en particulier les efforts visant à adapter les dispositions des deux directives le plus largement possible en matière de suppression de la duplication des exigences en matière de rapports d'experts, de divulgation des projets de conditions des fusions, et d'adaptation des dispositions des troisième et sixième directives à celles de la deuxième directive en matière de protection des créanciers.

Il semblerait également justifié d'introduire une obligation pour les entreprises de publier des informations complètes les concernant sur leur site web et d'inclure un lien vers ces sites sur une plate-forme électronique centrale, qui recevra prochainement l'aval définitif de la Commission. Cette exigence contribuera sans aucun doute à renforcer la transparence, surtout avec l'introduction d'une obligation supplémentaire de maintien à jour des données publiées. Les solutions proposées plus haut visent à faciliter le fonctionnement quotidien des entreprises européennes. Toutefois, une réduction réelle des charges administratives dépendra de la manière dont ces solutions sont mises en œuvre par les États membres, les entreprises et les actionnaires eux-mêmes.

- Accord commercial intérimaire avec le Turkménistan (B6-0150/2009)

Richard James Ashworth (PPE-DE), *par écrit*. – (EN) Les conservateurs britanniques n'ont pu approuver la décharge du budget européen 2007, section Conseil européen. Pour la quatorzième année consécutive, la Cour des comptes européenne n'a pu émettre qu'une déclaration d'assurance assortie de réserves pour les comptes de l'Union européenne. Nous prenons note des remarques des auditeurs selon lesquelles 80 % environ des transactions réalisées par l'UE le sont par des agences travaillant au sein des États membres au titre d'accords de gestion conjointe. Les auditeurs rappellent constamment que les niveaux de contrôle et de suivi de l'utilisation des fonds communautaires au sein des États membres sont inadaptés. Pour pallier ce problème récurrent, le Conseil a conclu un accord interinstitutionnel en 2006, qui l'obligeait à certifier les transactions dont il est responsable. Nous constatons avec consternation que, pour l'heure, la majorité des États membres n'ont pas respecté leur obligation de manière satisfaisante. Dès lors, malgré le traditionnel *gentlemen's agreement* entre le Parlement et le Conseil, nous n'accorderons pas de décharge avant que les États membres respectent les obligations qui sont les leurs au titre de l'accord interinstitutionnel.

David Martin (PSE), *par écrit*. – (EN) J'ai soutenu cette résolution, qui aborde les relations commerciales entre l'UE et le Turkménistan. Selon des rapports circonstanciés d'Human Rights Watch, d'Amnesty International et de l'Open Society Institute, le Turkménistan est l'un des derniers pays au monde en termes de respect de nombreuses libertés fondamentales, dont la liberté de la presse, la liberté d'expression et la liberté d'association. Je suis ravi que cette résolution souligne que, si les changements mineurs apportés par le président Berdimoukhamedov sont les bienvenus, l'UE attend des améliorations substantielles en matière de droits de l'homme au Turkménistan.

- Rapport Caspary (A6-0085/2009)

Glyn Ford (PSE), *par écrit*. – (EN) J'ai voté contre cet accord intérimaire avec le Turkménistan, malgré mon admiration pour le travail du rapporteur, M. Caspary. J'ai eu l'occasion de visiter le pays avec une délégation de la commission des affaires étrangères il y a quelques années, lorsqu'il était encore régi par Turkmenbashi et son livre, le *Ruhnama*. Depuis lors, la situation s'est améliorée de manière marginale, mais Amnesty International et d'autres ONG continuent d'épingler les sérieux problèmes et les graves violations des droits de l'homme qui caractérisent le pays. Les améliorations ne vont pas assez loin pour me permettre, à ce stade, de voter le cœur léger en faveur de cet accord.

David Martin (PSE), *par écrit*. – (EN) J'ai voté contre ce rapport, qui visait à décrocher l'accord (l'aval) du Parlement pour un accord intérimaire sur le commerce entre l'UE et le Turkménistan. L'année dernière, le Parlement européen avait exigé que le Turkménistan respecte cinq critères de référence en matière de droits de l'homme avant d'entériner un tel accord. Ces critères sont: permettre à la Croix-Rouge de travailler librement dans le pays; réaligner le système éducatif sur les normes internationales; libérer tous les prisonniers politiques ou de conscience; lever les restrictions gouvernementales sur les voyages à l'étranger; et, enfin, permettre le

libre accès des ONG indépendantes et autoriser les organes des Nations unies chargés du respect des droits de l'homme à évaluer les progrès accomplis dans le pays. Il ne fait aucun doute à mes yeux que le Turkménistan n'a rempli aucun de ces critères, et je suis donc extrêmement déçu que la conclusion de cet accord intérimaire sur le commerce ait été approuvée.

Alexandru Nazare (PPE-DE), par écrit. – (EN) Je tiens à remercier M. Caspary pour le travail qu'il a accompli en commission du commerce international concernant cet acte législatif visant à améliorer les relations de l'UE avec le Turkménistan.

Les accords commerciaux entre l'UE et ce pays, inchangés depuis déjà 20 ans, devaient être actualisés, notamment en cette période de troubles financiers majeurs à l'échelle mondiale.

Ce nouvel accord intérimaire avec le Turkménistan ne devrait pas avoir que des retombées économiques et commerciales: nous attendons également une amélioration de la sécurité régionale à tous les niveaux - d'une promotion accrue des droits de l'homme et de la démocratie à de meilleurs résultats dans la lutte contre le trafic de drogue et d'êtres humains, en passant par une contribution soutenue du Turkménistan à la reconstruction de l'Afghanistan via le soutien aux activités des États membres de l'Union dans ce pays. Enfin, et surtout, de meilleures relations avec le Turkménistan renforceront un peu plus encore la sécurité énergétique de l'Europe.

J'ai rejoint mes collègues dans le soutien à la législation proposée par M. Caspary. Nous devons continuer à prendre toutes les mesures qui s'imposent pour garantir que ce pays joue son rôle dans cet effort conjoint afin d'en faciliter le succès.

Andrzej Jan Szejna (PSE), par écrit. – (PL) Les relations entre les Communautés européennes et le Turkménistan sont actuellement régies par l'accord concernant le commerce et la coopération commerciale et économique conclu en 1989 entre les Communautés européennes et l'URSS.

Il ne fait aucun doute que le niveau de développement économique et surtout la protection des droits de l'homme au Turkménistan ne sont pas satisfaisants. Le Turkménistan ne respecte pas toute une série d'engagements humanitaires (notamment le fait que la Croix-Rouge ne peut toujours pas travailler au Turkménistan).

Je pense qu'en lançant l'accord commercial intérimaire entre la Communauté européenne et le Turkménistan, tout en énonçant clairement la condition d'un délai de cinq ans pour l'introduction de principes démocratiques et de normes en matière de droits de l'homme similaires à ceux de l'UE, la Communauté fournira une motivation et montrera sa bonne volonté. Le lancement de l'accord pourrait contribuer à améliorer la vie des citoyens du Turkménistan et à lancer des réformes économiques.

La signature de l'accord de partenariat et de coopération ne pourra être envisagée que si l'on constate une amélioration visible dans le domaine du respect des principes démocratiques et des droits de l'homme.

Charles Tannock (PPE-DE), par écrit. – (EN) Je voudrais saisir cette occasion pour exposer l'une des nombreuses raisons qui m'ont poussé à soutenir aujourd'hui le renforcement des liens commerciaux entre l'UE et le Turkménistan. La politique extérieure commune européenne en matière de sécurité énergétique, que les conservateurs britanniques soutiennent pleinement, reconnaît l'importance de nouvelles routes transcaspiennes pour l'approvisionnement de l'Europe en pétrole et en gaz. Ces routes transcaspiennes devraient être pleinement intégrées aux conduites du «corridor Sud», dont Nabucco, Southstream et Whitestream. Réduire notre dépendance vis-à-vis des importations d'énergie en provenance de Russie est un élément essentiel de notre sécurité énergétique et de notre politique étrangère communes.

Nous devons dès lors nous montrer proactifs et nous engager en faveur d'un partenariat avec le Turkménistan en soutenant l'accord intérimaire sur le commerce, qui contribue à stimuler les réformes intérieures et à promouvoir les droits de l'homme dans le pays.

- Rapport Hökmark (A6-0236/2009)

Liam Aylward (UEN), par écrit. – (EN) L'énergie nucléaire est une réalité en Europe. C'est une réalité avec laquelle nous ne sommes pas très à l'aise en Irlande, mais nous reconnaissons le droit de tous les pays à choisir leur propre bouquet énergétique, et le fait que nos voisins aient recours à l'énergie nucléaire signifie que nous ne pouvons nous permettre d'ignorer cette question.

Pas plus tard que la semaine dernière, une grave infraction aux règles de sécurité a été constatée dans la centrale nucléaire de Sellafield, et le site de stockage des matières nucléaires de Sellafield - le bassin B30 - est sans doute l'un des plus graves problèmes de l'industrie nucléaire en Europe. Le bassin B30 abrite de grandes quantités de matières nucléaires qui n'ont pas été traitées correctement depuis des décennies.

Je soutiens dès lors la proposition de cadre communautaire pour la sûreté nucléaire, qui renforcera l'indépendance des organismes nationaux de réglementation et assurera un niveau élevé de transparence concernant la sûreté des installations nucléaires.

J'ai soutenu les amendements proposés à ce rapport, qui renforceront plus encore les dispositions et les exigences en matière de sécurité. Même si nous n'avons pas de centrales nucléaires en Irlande, nos concitoyens pourraient être affectés par des infractions aux règles de sécurité dans d'autres pays. L'UE doit leur garantir une protection maximale.

Brian Crowley (UEN), par écrit – (GA) Nous devons accepter le fait que l'Europe génère et générera de l'énergie nucléaire. Nous ne sommes pas à l'aise avec cela en Irlande, mais nous respectons le droit de chaque État membre à choisir ses propres sources d'énergie. Tant qu'il existera des centrales nucléaires dans nos pays voisins, nous ne pourrions ignorer cette question.

Il y a eu une infraction à la sécurité à Sellafield la semaine dernière et la facilité de stockage de déchets nucléaires de Sellafield – appelée « pond B30 » – est un des principaux problèmes du secteur nucléaire en Europe. En effet, celle-ci stocke des quantités énormes de déchets nucléaires non traités.

Dès lors, je soutiens totalement la proposition relative au cadre européen pour la sûreté nucléaire, qui garantira un niveau élevé et une norme transparente de sécurité pour les centrales nucléaires.

J'ai voté pour les amendements visant à renforcer cette proposition. Même si nous ne disposons d'aucune centrale nucléaire en Irlande, des problèmes en matière de sécurité dans les centrales d'autres pays européens pourraient toucher les Irlandais. Il incombe à l'Union européenne de garantir que les citoyens de nos pays sont totalement protégés en la matière.

Glyn Ford (PSE), par écrit. – (EN) Étant moi-même assez sceptique quant à la sécurité à long terme des centrales nucléaires, je ne suis pas pleinement satisfait de ce rapport. J'admets que ceux qui travaillent dans cette industrie sont des professionnels dignes de confiance. Je reconnais que les accidents sont rares et espacés. Les conséquences potentiellement catastrophiques en cas d'accident posent cependant problème. Nous ne saurions oublier l'accident nucléaire de l'Oural révélé par Roy Medvedev, l'accident de Three Mile Island, qui reproduisait le scénario du film *Le syndrome chinois* sorti à peine quelques jours plus tôt, ni l'accident de Tokaimura au Japon, ni bien sûr Tchernobyl, dont les conséquences, qui nous hantent tous encore aujourd'hui, affectent surtout les personnes et les enfants vivant à proximité immédiate du site ou nés de parents qui se trouvaient sur place.

Luís Queiró (PPE-DE), par écrit. – (PT) L'énergie nucléaire aura un rôle essentiel à jouer pour l'avenir de l'énergie dans nos sociétés. Par conséquent, étant donné les plans de futures installations en Europe, il est essentiel d'établir un cadre communautaire pour la sûreté nucléaire.

Le rapport de M. Hökmark garantira l'établissement des conditions les meilleures et les plus sûres dans les futures installations nucléaires en Europe. Un cadre clair, avec des régulateurs nationaux indépendants et forts, sera créé, ainsi qu'un système d'octroi d'autorisations pour les installations nucléaires et un système d'inspection et de contrôle de ces installations.

L'importance future de l'énergie nucléaire exige de l'excellence en matière de mise en œuvre et d'échange des informations essentielles, de sorte que des conditions de sécurité uniformes, de la plus haute qualité, puissent être établies.

C'est pourquoi j'ai voté pour ce rapport.

Paul Rübig (PPE-DE), par écrit. – (DE) La délégation du parti populaire autrichien (ÖVP) soutient la création d'une autorité de contrôle des centrales nucléaires indépendante disposant du pouvoir contraignant de déconnecter du réseau les centrales dangereuses.

- Rapport Romeva i Rueda (A6-0253/2009)

Jan Andersson, Göran Färm, Anna Hedh, Inger Segelström et Åsa Westlund (PSE), par écrit. – (SV)
 Nous avons décidé de voter contre ce rapport sur un système de contrôle dans le cadre de la politique commune de la pêche. Bien sûr, nous saluons les propositions de mesures améliorées pour garantir le respect des règles, mais nous sommes sceptiques quant à l'importance accordée au contrôle de la pêche récréative. Il n'est pas raisonnable de la réglementer alors qu'en réalité, c'est la pêche industrielle qui est responsable des problèmes comme la surpêche dans nos mers.

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), par écrit. – (PT) Nous déplorons le rejet en masse par une majorité du Parlement de notre amendement proposé qui, conformément aux dispositions de la Constitution de la République portugaise – à savoir celles sur la souveraineté nationale – et dans le cadre de la lutte visant à assurer le respect de ces dispositions, affirmait que cette proposition de règlement devait respecter et pas menacer la compétence et la responsabilité des États membres en matière de conformité du contrôle aux règles de la politique commune de la pêche.

Nous déplorons le rejet en masse par une majorité du Parlement de nos amendements proposés, qui auraient empêché la Commission européenne de pouvoir mener des inspections indépendantes sans avertissement préalable dans les zones économiques exclusives (ZEE) et sur le territoire des États membres et de pouvoir, à sa discrétion, interdire des activités de pêche et suspendre ou annuler le versement de l'assistance financière communautaire à un État membre, et qui auraient empêché un État membre de pouvoir inspecter ses navires de pêche dans la ZEE de tout autre État membre sans l'autorisation de ce dernier.

Cette proposition de règlement – qui continuera d'être négociée par les institutions européennes –, si elle est adoptée sous sa forme actuelle, représentera une attaque de plus contre la souveraineté nationale, en incorporant des exigences en matière d'équipements et de procédures qualifiées de totalement inappropriées pour la pêche portugaise.

C'est pourquoi nous avons voté contre.

Carl Lang et Fernand Le Rachinel (NI), par écrit. – (EN) 2008, il y a eu 165 casses de chalutiers. En 2009, 225 sont déjà annoncées.

Le secteur de la pêche en France est en extrême souffrance car le gouvernement français et Bruxelles ont décidé de sacrifier les pêcheurs français au nom de la politique économique et commerciale européenne.

Ainsi, la Norvège, pays hors de l'Union européenne, mais qui a négocié avec elle des accords économiques pour le gaz, s'octroie à elle seule 80% du quota de cabillaud, soit 500 000 tonnes par an. La France, quant à elle, ne dispose que de 9 000 tonnes par an, dont seulement 700 pour la Manche et la mer du Nord.

Comment, dans ces conditions, ne pas assister avec écœurement à la liquidation des pêcheurs français? Pourquoi Bruxelles et le gouvernement français s'acharnent-ils ainsi à la disparition programmée d'un pan entier de notre économie? Les intérêts euro-mondialistes et le dogme du libre-échange en sont l'explication.

Ce n'est pas l'enveloppe de 4 millions d'euros promise par le ministre de l'agriculture et de la pêche, au titre de compensations financières liées à l'arrêt des bateaux ayant atteint leur quota de pêche, qui résoudra ce problème. Il est urgent et vital de libérer les pêcheurs français de ces quotas européens discriminants et destructeurs.

Nils Lundgren (IND/DEM), par écrit. – (SV) Aujourd'hui, le Parlement européen a voté pour l'inclusion de la pêche sportive et récréative dans la politique commune de la pêche. Ce faisant, l'UE pourra commencer à réguler un de nos loisirs les plus populaires.

La proposition est absurde. Premièrement, les eaux de pêche appartiennent aux pays individuels, pas à Bruxelles. Deuxièmement, les activités des pêcheurs amateurs n'ont que peu d'influence sur les stocks. Troisièmement, cette législation sera impossible à respecter. Prenez simplement la Suède, avec ses 11 500 km de côtes. Les bureaucrates de l'UE et les membres de cette Assemblée pensent-ils vraiment qu'il sera possible de contrôler ce qui se passe à tout moment et en tout lieu? Une législation impossible à mettre en œuvre est une législation particulièrement mauvaise.

D'autre part, je ne suis pas réellement surpris par cette proposition. L'UE est comme une locomotive à vapeur qui a commencé à rouler vers son objectif de devenir un État fédéral à part entière. Une fois lancée, il est très

difficile de l'arrêter en raison de sa taille et de son poids. Quiconque se met en travers de son chemin est écrasé.

Aujourd'hui est un jour sombre pour ceux d'entre nous qui souhaitent une coopération européenne limitée et efficace, mais c'est surtout un jour très sombre pour les pêcheurs amateurs de tous les États membres.

Sebastiano (Nello) Musumeci (UEN), *par écrit*. – (IT) L'objectif de cette proposition de règlement, à savoir garantir un système de contrôle communautaire pour veiller au respect des règles de la politique commune de la pêche grâce à une agence européenne, est certainement louable et répond aux nombreuses demandes émanant du Parlement et de la Commission européenne depuis de nombreuses années. Le règlement propose également – même timidement – de mettre en œuvre et d'appliquer les règles susmentionnées de manière uniforme dans les 27 États membres.

Même si j'approuve l'esprit général du texte (maintenir une culture du respect des règles pour veiller à la bonne application de la politique commune de la pêche), j'estime qu'en l'espèce, les caractéristiques spécifiques de la pêche en Méditerranée n'ont malheureusement pas été prises en considération.

Prenons par exemple l'obligation d'installer un système de surveillance des navires par satellite (VMS) sur les bateaux de plus de dix mètres. Cela pourrait être approprié pour les gros bateaux de pêche en mer du Nord, mais pas pour ceux de la Méditerranée, qui sont petits, souvent sans cabine et utilisés pour la «petite pêche». Cela pose également le problème des coûts importants à supporter qui pourraient, toutefois, être surmontés si la Communauté les cofinçait à 80 %, comme le suggère à juste titre l'amendement 20.

Brian Simpson (PSE), *par écrit*. – (EN) Je soutiendrai ce rapport, dans la mesure où nous avons accepté les amendements 48 et 49 et rejeté l'amendement 93 concernant la pêche récréative.

Il est pour moi inacceptable d'intégrer la pêche récréative dans les quotas de pêche des États membres.

Si nous affirmons sérieusement que la pêche récréative détruit nos réserves halieutiques, je crois que nous faisons l'impasse sur une raison fondamentale de la raréfaction des stocks de poissons: la surpêche pratiquée par de grands groupes industriels dans leurs navires-usines.

C'est d'eux que nous exigeons le respect de la PCP, pas des adeptes de la pêche récréative qui se contentent de pratiquer leur hobby.

- Rapport Visser (A6-0206/2009)

Roger Knapman et Thomas Wise (NI), *par écrit*. – (EN) La politique commune de la pêche est profondément biaisée et a eu des effets extrêmement néfastes sur l'économie britannique et l'environnement. Si nous reconnaissons la nécessité de développer de nouvelles innovations pour améliorer la situation, la plupart des innovations et des meilleures pratiques en la matière émanent clairement des États membres et des pêcheurs eux-mêmes. Nous avons donc voté contre ce rapport, qui élargit les compétences de la Commission.

Thomas Wise (NI), *par écrit*. – (EN) La politique commune de la pêche est profondément biaisée et a eu des effets extrêmement néfastes sur l'économie britannique et l'environnement. Si je reconnais la nécessité de développer de nouvelles innovations pour améliorer la situation, la plupart des innovations et des meilleures pratiques en la matière émanent clairement des États membres et des pêcheurs eux-mêmes. J'ai donc voté contre ce rapport, qui élargit les compétences de la Commission.

- Rapport Busuttil (A6-0251/2009)

John Attard-Montalto et Louis Grech (PSE), *par écrit*. – (EN) En mon nom et en celui de mon collègue, Louis Grech, je tiens à préciser que, si nous avons voté en faveur du rapport, nous souhaitons souligner les éléments suivants:

nous sommes favorables à une politique commune de l'immigration;

nous estimons que, du point de vue de notre intérêt national, le pacte européen sur l'immigration s'est avéré insuffisant;

nous exprimons notre déception face à l'absence de référence claire et directe au partage des charges obligatoire dans le rapport;

nous faisons remarquer que toute coopération est la bienvenue, mais que l'UE ne peut influencer le choix du type d'accords bilatéraux conclus entre un pays d'origine et un pays de transit;

nous nous opposons à l'octroi du droit de vote aux immigrants clandestins en raison de la situation démographique de Malte;

nous rejetons tout système axé sur un modèle type de visa Schengen en remplacement des systèmes nationaux si celui-ci accroît la bureaucratie et rend le système moins flexible.

Catherine Boursier (PSE), par écrit. – Je me félicite de l'adoption du rapport Busuttil, même si je reconnais ne pas soutenir tous les points évoqués dans ce rapport, en particulier l'accueil favorable donné à la conclusion du pacte européen sur l'immigration et l'asile: mon groupe avait d'ailleurs voté pour la suppression de cette référence en commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures, mais nous avons été mis en minorité sur cette question; il en a été de même s'agissant du rôle accru de FRONTEX dans les opérations de retour.

Toutefois, au vu du résultat final, j'ai apporté mon soutien à ce rapport afin d'exprimer une voix forte en faveur de l'ouverture de voies légales à l'immigration. Je soutiens ainsi: la reconnaissance du besoin du travail des migrants dans l'UE, la nécessité d'une consultation accrue de la société civile, la liberté de circulation dans l'UE après 5 ans de résidence, le respect de la dignité humaine et l'application des mesures les plus favorables dans le cadre de l'application de la directive « retours », et surtout, enfin, le droit de vote aux élections locales, point auquel la droite européenne était farouchement opposée.

Philip Bradbourn (PPE-DE), par écrit. – (EN) Les conservateurs britanniques ont voté contre ce rapport, dans la mesure où ils ne reconnaissent pas la nécessité d'une politique européenne commune de l'immigration et où le Royaume-Uni doit conserver le contrôle absolu de ses frontières nationales.

Philip Claeys (NI), par écrit. – (NL) J'ai voté contre le rapport, car il contient plusieurs éléments inacceptables. Premièrement, on estime que l'UE aura besoin de 60 millions de nouveaux immigrants d'ici à 2050. Vu les problèmes actuels liés à l'immigration de masse, cette proposition est insensée. Il suggère également de ne pas restreindre la carte bleue aux travailleurs hautement qualifiés. Alors, autant ouvrir toutes grandes nos portes.

Carlos Coelho (PPE-DE), par écrit. – (PT) Une approche commune de l'immigration dans l'UE est impérative. Une approche fragmentée et incohérente ne peut être permise dans un espace commun sans frontières intérieures, car toute mesure ou politique migratoire mise en œuvre par un État membre a nécessairement des conséquences pour tous les autres États membres.

Je soutiens dès lors l'établissement d'une politique européenne de l'immigration basée sur un niveau élevé de solidarité politique et opérationnelle, de confiance mutuelle et de responsabilité partagée.

L'adoption du pacte européen sur l'immigration et l'asile a été un pas énorme dans cette direction, résultant en une politique de l'immigration plus cohérente, contrôlée et liée aux besoins du marché du travail dans les pays européens, ainsi qu'aux ressources disponibles en termes de logement, de santé et d'éducation. Son objectif est également de combattre fermement l'immigration clandestine.

L'excellent rapport de M. Busuttil respecte cette approche. Son seul problème réside dans un amendement déposé par le groupe socialiste au Parlement européen, qui menace la fermeté de notre lutte contre l'immigration clandestine, puisqu'il ne fait aucun doute que tout immigrant résidant légalement sur le territoire d'un État membre aura le droit de vote, conformément aux conditions établies. Pour cette raison, je soutiens la résolution alternative déposée par le rapporteur qui, une fois encore, a essayé d'arriver à un compromis acceptable pour tous.

Edite Estrela (PSE), par écrit. – (PT) J'ai voté pour la résolution sur une politique commune de l'immigration pour l'Europe, étant donné que l'immigration est un des principaux défis auxquels l'Europe est actuellement confrontée. En réglant le problème de l'immigration, nous pourrions adopter des politiques qui la transforment en opportunité.

L'immigration est une préoccupation commune dans les pays de l'UE. C'est pourquoi celle-ci doit agir de concert pour trouver une réponse appropriée à ce problème. Ce rapport cherche à couvrir toutes les dimensions de l'immigration, en appuyant l'établissement d'une politique européenne commune de l'immigration basée sur un haut niveau de solidarité politique et opérationnelle.

En outre, il inclut également des mesures permettant aux migrants de participer à la vie civique et politique de la société dans laquelle ils vivent, en particulier au sein des partis politiques et des syndicats, notamment en leur donnant l'opportunité de voter lors des élections locales.

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), par écrit. – (PT) Un rapport comportant 91 articles doit clairement inclure certains éléments avec lesquels nous sommes d'accord. Toutefois, ce rapport, même s'il essaie de « faire avaler la pilule plus facilement », est profondément négatif. C'est clairement la raison pour laquelle nous le rejetons.

Il « soutient résolument l'élaboration d'une politique européenne commune de l'immigration », saluant les « conséquences institutionnelles du traité de Lisbonne, notamment l'extension de la codécision et du vote à la majorité qualifiée à toutes les politiques relatives à l'immigration », et « l'adoption du pacte européen sur l'immigration »; en d'autres termes, une politique de l'immigration inhumaine et basée sur la sécurité qui criminalise, exploite et sélectionne les immigrants.

S'il existait quelques doutes concernant les objectifs de l'UE, ce rapport les dissipe: la migration « demeure nécessaire pour subvenir aux besoins de l'Europe ... en matière de marché du travail » (près de « 60 millions de travailleurs migrants »). C'est pourquoi il convient de développer des « profils d'immigration » – « axés sur les besoins du marché du travail » – et il faut « augmenter l'attrait de l'UE pour les travailleurs hautement qualifiés », en particulier au moyen de la « carte bleue »; en d'autres termes, une vision inhumaine des immigrants, qui les considère purement comme de la main-d'œuvre exploitable.

Plus qu'une politique commune, ce dont nous avons besoin, c'est d'une politique différente qui défend les droits des immigrants et lutte contre les causes fondamentales de l'immigration.

Filip Kaczmarek (PPE-DE), par écrit. – (PL) J'ai voté pour l'adoption du rapport Busuttil. Il est important, car la migration est un des plus grands défis auxquels est confrontée l'Union européenne. Nous devrions être prêts à admettre que nous ne sommes pas pleinement en mesure de tirer profit des aspects positifs de la migration ni d'empêcher les situations qui ne peuvent être en aucun cas qualifiées de bénéfiques.

Une autre difficulté est que la migration se manifeste différemment en fonction des États membres et que les différences à cet égard sont grandes. Pour certains pays, la migration est un énorme problème social, financier et politique. Pour d'autres, c'est un phénomène mineur qui n'attise que peu d'intérêt. C'est pourquoi, entre autres choses, il est si difficile d'établir et d'introduire une politique uniforme de la migration. Nous devons également être conscients du fait que pour de nombreuses personnes, rester en Europe est – littéralement – une question de vie ou de mort. En les renvoyant dans leur pays d'origine, nous pourrions les condamner à mort. C'est pourquoi les outils de la politique d'immigration devraient être flexibles, de sorte qu'ils puissent être adaptés aux cas individuels de personnes spécifiques. Je vous remercie beaucoup.

Carl Lang et Fernand Le Rachinel (NI), par écrit. – Une politique commune d'immigration basée sur une facilitation de l'ouverture des filières d'immigration légale ne peut obtenir notre approbation. Il doit en être exactement le contraire.

Ce rapport se fonde, une fois de plus, sur les recommandations dangereuses de la Commission figurant dans son Livre vert du 11 janvier 2005 consacré aux migrations économiques, rapport estimant à 60 millions le nombre de travailleurs migrants dont l'UE aurait besoin d'ici 2050 et appelant dès lors à la nécessité d'ouvrir des filières d'immigration légale.

Comment ne pas trouver indécent, en pleine crise économique, financière et sociale, de prôner une ouverture supplémentaire de nos marchés à des travailleurs étrangers, et ce alors même que nos emplois nationaux sont menacés et que le chômage fait rage?

En pleine crise, il faut au contraire appliquer des mesures de protectionnisme économique et social et réserver les emplois, mais aussi les aides sociales, aux nationaux.

Enfin, ce rapport repose sur le faux postulat qu'en ouvrant les vannes d'une immigration légale, l'immigration clandestine diminuera notablement ou disparaîtra. Nous savons qu'il n'en est rien et qu'au contraire, l'immigration légale est un appel d'air à l'immigration totale.

Andreas Mölzer (NI), par écrit. – (DE) Le droit d'asile devrait devenir un vecteur de l'immigration de masse à une échelle sans précédent. Les portes de l'Europe seront grandes ouvertes au monde en développement. Si les visionnaires multiculturels parviennent à leur fin, le concept de la famille sera étendu de sorte à ce que des tribus entières puissent immigrer sans aucune difficulté.

En outre, la possibilité d'une détention avant l'expulsion sera limitée, les demandeurs d'asile auront accès au marché du travail et les allocations de base seront étendues. Cela renforcera encore la pression sur le marché du travail national – en particulier en ces temps de crise économique – et les contribuables devront puiser profondément dans leurs poches. Pour ces raisons, je n'ai d'autre choix que de rejeter ce rapport.

Athanasios Pafilis (GUE/NGL), par écrit. – (EL) Le rapport sur la politique commune de l'immigration adopte un point de vue positif de la politique de l'immigration favorable aux monopoles de l'UE et de la contribution du Parlement européen à cet égard. En même temps, il propose de prendre des mesures pour la prochaine étape, aux dépens des immigrants et dans une direction encore plus réactionnaire.

Le rapport adopte le principe de base de la politique de l'immigration de l'UE en tant qu'outil pour servir les besoins du marché du travail, à savoir la rentabilité des monopoles européens. À cette fin, il préjuge de l'application de la politique « de la carotte et du bâton » à l'égard des immigrants. Ainsi, d'une part, il salue l'inacceptable pacte sur l'immigration et l'asile et appelle au renforcement de FRONTEX, ainsi qu'au renforcement de la collecte de renseignements et des mesures répressives à l'encontre des immigrants qui ne sont d'aucune utilité pour le capitalisme européen. D'autre part, il salue l'attraction et la légalisation des immigrants « hautement qualifiés » et l'immigration cyclique et temporaire nécessaire pour le capitalisme et propose des mesures visant à intégrer les immigrants légaux, de sorte à ce qu'ils soient directement disponibles pour leurs employeurs.

La seule réponse à cette politique réactionnaire est d'intégrer les immigrants dans le mouvement de la classe ouvrière, que les immigrants et les travailleurs locaux luttent côte à côte contre la politique antipopulaire et anti-immigration de l'UE et du capitalisme et qu'ils réclament leurs droits et la richesse qu'ils produisent.

- Rapport Lichtenberger (A6-0224/2009)

Šarūnas Birutis (ALDE), par écrit. – (LT) Le moment est venu pour la politique RTE-T, sur la base de 15 ans d'expérience, de refléter de manière adéquate ses objectifs et mesures. Nous devons réexaminer les projets et mesures, insister davantage sur la coordination de l'UE et tendre vers des engagements plus contraignants pour les États membres lors de la mise en œuvre des projets prioritaires auxquels nous avons souscrit.

Les projets prioritaires et les cartes RTE-T sont largement constituées de projets nationaux d'infrastructures de transport grands et coûteux, ainsi que de certains des 30 projets RTE-T antérieurs qu'il était physiquement impossible de mettre en œuvre, alors que d'autres projets, surtout à la suite de l'élargissement de l'UE, sont devenus particulièrement importants, mais ne figurent pas sur la liste.

La crise économique actuelle pourrait une nouvelle fois nous encourager à suivre cette logique lorsque nous investissons dans les infrastructures de transport. Toutefois, nous avons besoin de projets et d'investissements bien pesés dans les infrastructures de transport européennes, afin de les développer davantage au cours des 10 à 20 prochaines années. Les décisions relatives aux projets d'infrastructures de transport doivent se baser sur des estimations correctes des coûts et bénéfices, leur stabilité et leur valeur ajoutée transfrontalière européenne.

Pedro Guerreiro (GUE/NGL), par écrit. – (PT) Le rapport définit les orientations « pour le développement du réseau transeuropéen de transport » (RTE-T). Il s'agit actuellement de 30 projets prioritaires « motivés principalement par des intérêts nationaux » – quels autres intérêts devraient être pris en compte, ceux des multinationales? – qui recevront près de 5,3 milliards d'euros en cofinancement de la Communauté.

Ce rapport cadre dans la vision des « réseaux transeuropéens de transport » basée sur l'expansion du marché intérieur et la hausse de la concurrence et de la concentration voulue par le capitalisme. Il « souligne la nécessité d'intégrer [...] les objectifs de la stratégie de Lisbonne », défend l'adaptation des RTE-T « à l'évolution du marché », reposant « sur les critères suivants: viabilité économique, renforcement de la compétitivité, promotion du marché unique », et a développé des « partenariats public/privé » (par exemple, en affectant « un pourcentage des recettes de péage d'infrastructures routières au financement des projets de RTE-T »).

Un mois à peine avant la fin de la législature actuelle, la majorité de cette Assemblée ne peut s'empêcher d'inviter la Commission européenne « à proposer – d'ici la fin de son mandat – une initiative législative concernant l'ouverture des marchés ferroviaires intérieurs des voyageurs à compter du 1^{er} janvier 2012 ».

Enfin, pour satisfaire les intérêts des grands groupes économiques et financiers en termes d'expansion de leur contrôle à l'Europe de l'Est, il souligne que les liens entre l'Europe occidentale et orientale sont une priorité.

Marian-Jean Marinescu (PPE-DE), par écrit. – (RO) Le développement et l'expansion du réseau transeuropéen de transport sont un must absolu pour renforcer le marché intérieur et promouvoir la cohésion de l'Union européenne. C'est la raison pour laquelle j'ai voté pour l'option « C » proposée par le rapporteur, Eva Lichtenberger. Cette approche permettra à tous les types de ressources financières disponibles à l'avenir d'être utilisées pour les transports et les infrastructures, même si elle ne prévoit pas tous les moyens de garantir une mise en œuvre efficace, en gardant à l'esprit les nombreux intérêts nationaux divergents.

Toute autre solution, y compris l'option choisie par la proposition alternative du groupe PPE-DE, pourrait mettre les États membres dans l'impossibilité d'utiliser les Fonds de cohésion, dans le cadre de la politique de cohésion, pour les projets d'infrastructures de transport autres que les projets prioritaires de RTE-T, ce qui, en conséquence, aurait pu priver la Roumanie de l'opportunité d'utiliser les Fonds de cohésion pour le secteur des transports, fonds dont elle a énormément besoin.

Luís Queiró (PPE-DE), par écrit. – (PT) Ce rapport évalue la mise en œuvre des 30 projets prioritaires de RTE-T pour lesquels les retards ont un impact majeur sur l'avenir de la politique européenne de transport durable. En dépit des difficultés, il est essentiel de rester engagés envers les changements nécessaires pour établir des connexions intermodales, en particulier pour les citoyens et les marchandises. Les différents défis actuels doivent être pris en compte. Ils concernent la sécurité, les questions régionales, les habitudes sociales, économiques et financières et l'environnement. La nécessité d'une approche intégrée et plus cohérente du réseau de transport doit dès lors être soulignée.

L'importance des relations transfrontalières pour les progrès concernant le réseau de transport européen est évidente; c'est pourquoi nous soutenons l'amélioration des interconnexions entre tous les modes de transport, en particulier ceux qui ont éprouvé le plus de difficultés à se transformer et se développer, comme le transport ferroviaire et maritime. Des liens plus forts doivent être noués avec les ports maritimes et les aéroports, et la mise en œuvre adéquate des projets de réseaux transeuropéens contribuera certainement à cet objectif.

Le rapport reflète certaines de ces préoccupations, mais l'ordre des priorités que j'estime approprié n'est pas maintenu tout au long du texte. C'est pourquoi j'ai voté contre.

8. Corrections et intentions de vote: voir procès-verbal

(La séance, suspendue à 13 h 05, est reprise à 15 heures)

PRÉSIDENT DE M. LUIGI COCILOVO

Vice-président

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

10. Tremblement de terre dans la région des Abruzzes en Italie (débat)

Le Président. – L'ordre du jour appelle la déclaration de la Commission sur le tremblement de terre dans la région des Abruzzes en Italie.

Siiim Kallas, vice-président de la Commission. - (EN) Monsieur le Président, la Commission exprime ses condoléances à toutes les familles ayant perdu leurs proches dans le récent tremblement de terre qui a secoué l'Italie.

La Commission est en contact étroit avec la protection civile italienne depuis les premières heures ayant suivi le tremblement de terre. Immédiatement après le désastre, les États membres ont commencé à proposer leur aide via le mécanisme communautaire de protection civile.

Si ce tremblement de terre a été extrêmement violent et destructeur, les secours nationaux ont pu gérer la réponse immédiate au désastre.

Le 10 avril, cependant, l'Italie a demandé le détachement d'experts techniques pour aider le pays à contrôler la stabilité des édifices endommagés par la secousse. Une équipe de huit experts issus des États membres et de la Commission a été mise sur pied. Elle a été dépêchée sur place le 18 avril. En plus d'évaluer la stabilité des bâtiments, elle proposera des solutions pour les édifices endommagés.

La Commission coopère actuellement avec les autorités italiennes afin d'identifier les autres possibilités d'aides communautaires. Parmi celles-ci, citons le Fonds européen de solidarité et la reprogrammation des fonds structurels et de développement rural.

Ce tremblement de terre nous rappelle de manière tragique que les catastrophes naturelles sont une menace permanente pour tous les États membres. Durant la dernière décennie, des tremblements de terre, des vagues de chaleur, des feux de forêt, des inondations et des tempêtes ont fait de nombreuses victimes en Europe et détruit de coûteuses infrastructures et de précieux espaces naturels.

Les États membres et l'Union doivent unir leurs forces pour empêcher ces catastrophes et leurs conséquences et pour assurer une réponse européenne rapide et efficace aux grandes catastrophes. L'expérience nous montre qu'une approche intégrée et multirisques devrait être adoptée pour mettre en place des mesures efficaces en termes à la fois de prévention et de réponse directe aux catastrophes, comme le souligne la communication de la Commission de mars 2008 intitulée «Renforcer la capacité de réaction de l'Union européenne en cas de catastrophes».

Par ailleurs, la Commission a adopté en février 2009 une approche communautaire de la prévention des catastrophes naturelles ou d'origine humaine, un modèle du genre qui fixe les normes de ses futures initiatives. Elle y propose de renforcer la cohérence des instruments de prévention existants et de compléter ces derniers afin d'accroître la valeur ajoutée des actions communautaires.

La Commission apprécierait un feed-back du Parlement européen concernant l'approche proposée dans cette importante communication. En outre, grâce à l'action préparatoire sur une capacité de réaction rapide de l'UE, introduite par le Parlement européen dans les budgets 2008 et 2009, la Commission teste actuellement, avec les États membres, des moyens d'améliorer la capacité générale de réaction immédiate de l'Union. Ensemble, ces initiatives contribuent à façonner une véritable politique européenne de gestion de tous les types de catastrophes.

Le Président. – Merci, Monsieur Kallas! Je profite de l'occasion pour souhaiter la bienvenue au vice-président de la Commission, Monsieur Tajani, et, pour éviter d'être accusé de négligence ou d'insensibilité, je rappelle que, hier, nous avons déjà observé une minute de silence à la mémoire des victimes de la catastrophe.

Gabriele Albertini, au nom du groupe PPE-DE. – (IT) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de 2002 à 2007, les tremblements de terre ont occupé la quatrième place au rang des catastrophes naturelles les plus fréquentes dans l'Union européenne. À la suite de la dernière tragédie qui a frappé la région des Abruzzes et qui s'est, malheureusement, avérée particulièrement dévastatrice, nous devons nous soutenir les uns les autres pour faire face à ces événements terribles dont de nombreux États membres de l'Union font l'expérience.

À ce jour, nous disposons de deux instruments: le Fonds de solidarité de l'Union européenne et le mécanisme communautaire de protection civile. Ils sont indispensables mais insuffisants pour une région comme l'Europe où le risque sismique est bien présent. À la suite du tremblement de terre des Abruzzes, une demande de subvention au titre du Fonds de solidarité est en cours de traitement en vue de la reconstruction des zones détruites. Le vice-président de la Commission, Antonio Tajani, a annoncé à la presse qu'elle pourrait se monter à 500 millions d'euros. L'étendue du séisme et les dommages qu'il a causés n'ont pas encore été évalués mais la région a besoin, de toute urgence, d'une intervention conséquente que le gouvernement italien a commencé à organiser minutieusement et rapidement, dans les minutes qui ont suivi le tremblement de terre.

Cependant, tout en respectant les compétences locales et nationales, c'est au niveau européen que cette intervention doit être coordonnée. Le 14 novembre 2007, le Parlement a adopté à l'unanimité une résolution sur l'impact régional des tremblements de terre, qui aborde la question de la prévention et de la gestion des dommages causés par ce type de catastrophes. Elle devrait servir de base à une politique européenne coordonnée en la matière, comme l'indique M. Vakalis dans la question écrite qu'il a soumise et qui a été cosignée par une cinquantaine de députés européens. Nous espérons que la Commission européenne s'inspirera des idées énoncées dans la résolution et qu'elle les mettra en œuvre afin d'élaborer un programme européen pour la prévention et la gestion des séismes.

Gianni Pittella, au nom du groupe PSE. – (IT) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, au nom des députés italiens et de tous les membres du groupe socialiste au Parlement européen, je souhaite à nouveau présenter mes condoléances aux familles des victimes de la région des Abruzzes, à ses citoyens et à l'Italie tout entière. Je voudrais aussi signaler que notre groupe s'est directement senti en empathie avec ces populations si durement touchées. Nous enverrons d'ailleurs une délégation emmenée par notre président, M. Schulz, dans les Abruzzes. Les chiffres sont effarants et s'il est vrai, comme l'a dit M. Albertini, que nous

ne disposons pas encore de données définitives, nous savons qu'environ 300 personnes ont perdu la vie. C'est une véritable tragédie: 50 000 personnes ont été évacuées, des milliers de maisons sont détruites, des centaines d'édifices publics dévastés, dont des écoles, et un patrimoine culturel, architectural et artistique prestigieux est en ruines.

Comme l'a dit le président de la République italienne, Giorgio Napolitano, la réponse de l'État à la catastrophe a été immédiate et efficace, à l'image de la réaction des acteurs non-étatiques. Le monde entier est intervenu, dans un élan de solidarité vraiment extraordinaire: des volontaires, les populations italiennes et étrangères, les régions, la Croix-Rouge, les pompiers. Le gouvernement italien aurait peut-être dû ou, pour être plus exact, il aurait vraiment dû accepter la proposition de combiner référendum et élections européennes et administratives afin d'économiser des centaines de millions d'euros qu'il aurait pu consacrer à l'aide aux victimes.

L'Europe doit aussi intervenir. Dans un premier temps, elle doit activer le Fonds de solidarité. Nous en avons d'ailleurs parlé avec le vice-président, M. Tajani, quelques heures après la catastrophe. Elle doit reprogrammer les Fonds structurels. L'Europe doit aussi, Messieurs les Commissaires, allouer les fonds inutilisés des périodes de programmation antérieures et à venir. Elle doit amender les règles de la politique de cohésion et des Fonds structurels afin de pouvoir réintroduire sous l'Objectif I, qui s'adresse aux régions défavorisées et sous-développées, des régions dont le PIB ou le niveau de richesse passe sous la barre des 75 % de la moyenne communautaire, à la suite d'une catastrophe naturelle. Nous ne demandons pas une loi spécifique aux Abruzzes mais une loi qui s'applique à toute région qui connaît la même situation. En outre, avec la Commission, nous devons envisager des allègements fiscaux sur les activités économiques et sur les chantiers de construction qui reprendront, du moins nous l'espérons, dans la région. Et enfin, je demande l'application de la directive sur les matériaux de construction récemment mise à jour et amendée par le Parlement.

En guise de conclusion, je dirai qu'en présence d'une telle catastrophe, les mots sont de peu d'utilité. Il faut agir de façon efficace et concrète. Soyons attentifs afin d'éviter que les déchets du tremblement de terre attisent les convoitises et fassent l'objet de tractations illicites qui permettraient aux grosses organisations criminelles de se remplir les poches. Soyons vigilants et faisons tout notre possible. Nous devons tous participer pour que, grâce à notre aide, nos amis des Abruzzes retrouvent le sourire.

Patrizia Toia, *au nom du groupe ALDE.* – (IT) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, une catastrophe terrible a frappé la ville de L'Aquila et les Abruzzes, région importante du centre de l'Italie. Ce désastre a coûté la vie à des êtres humains, des jeunes entre autres; il a ébranlé les maisons, nos foyers; touché des églises, nos lieux de culte; des monuments, notre culture; des entreprises, nos lieux de travail; les universités, nos centres d'apprentissage. C'est une catastrophe qui a laissé la désolation dans son sillage.

Nous avons épaulé ces populations et nous pouvons dire aujourd'hui qu'elles ont fait preuve d'une grande dignité malgré qu'elles aient été touchées dans leur intimité et dans leur quotidien, même si elles ont perdu leurs biens les plus chers, leurs maisons par exemple. Or, nous savons tous que le foyer est au cœur de la culture italienne. Ces populations ont réagi avec dignité. Elles veulent recommencer à vivre, reconstruire ce qu'elles ont perdu, rebâtir leurs communautés là où celles-ci s'enracinaient, dans le respect de la tradition et de la continuité. Cela évoque l'importance des universités et des petites et moyennes entreprises pour cette région qui traverse aujourd'hui d'énormes difficultés économiques et qui peine à se rétablir.

J'ajouterais que la mobilisation institutionnelle a été extraordinaire; les autorités, le parlement, les forces d'opposition, la majorité qui, faisant preuve de beaucoup de sagesse et de raison, s'est mise à l'œuvre dans un esprit de consensus. Les institutions locales se sont mobilisées aux côtés des volontaires, de la protection civile; des milliers et des milliers de jeunes et d'adultes ont déferlé sur la région et qui représentent des groupes sociaux, des associations, la communauté catholique. La participation a été générale. Et ceux qui n'ont pu se déplacer ont apporté leur contribution économique et culturelle. L'ensemble du monde culturel, social et économique s'est mobilisé, ce qui est extrêmement important.

Mais, comme l'a dit M. Pittella, il faudra s'en souvenir lorsque viendra l'heure de la reconstruction car, au-delà de ses aspects positifs, la catastrophe a aussi mis en lumière les faiblesses structurelles des bâtiments. Je pense d'ailleurs, qu'outre les appels à la justice, il faudra que nous nous engagions à établir les responsabilités et à reconstruire.

Quelques mots à propos de l'Europe si vous me le permettez, Monsieur le Président. Lorsque le séisme a frappé, l'Europe était là. Elle maintiendra sa présence à travers les fonds et d'autres initiatives déjà citées. Je voudrais que sa présence soit aussi visible sur place pour qu'elle soit identifiée non seulement par les fonds qu'elle octroie mais aussi à travers les visages et les institutions qui l'incarnent. Je propose qu'une délégation

de représentants du Parlement européen se rendent dans les Abruzzes, sans tambours ni trompettes, pour montrer que l'Europe, ce sont des institutions et des individus qui tous veulent venir en aide à L'Aquila, à la région des Abruzzes et à mon pays si gravement touché, aujourd'hui et plus tard.

Roberta Angelilli, *au nom du groupe UEN.* – (IT) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je voudrais moi aussi remercier les institutions européennes pour le soutien qu'elles ont apporté à l'Italie et à ses citoyens victimes du tremblement de terre. Nous avons traversé des moments pénibles rendus encore plus difficiles par les conditions météorologiques de ces deux derniers jours.

Mais, après le deuil et la destruction, vient le temps des initiatives pratiques et de la reconstruction, l'heure d'un nouveau départ pour les Abruzzes. Nous demandons aux institutions communautaires de faire leur devoir. La Commission l'a d'ailleurs déjà garanti, par la voix de son vice-président, Antonio Tajani, qui très rapidement après la catastrophe, a fait part de son engagement.

Comme la Commission l'a elle-même confirmé aujourd'hui, nous devons avant tout évaluer les disponibilités financières, garantir l'activation rapide du Fonds de solidarité de l'Union européenne pour les catastrophes naturelles et envisager ensuite la possibilité d'utiliser la totalité du Fonds social européen et d'autres programmes communautaires et de les reprogrammer pour stimuler l'emploi et les affaires. Nous demandons plus particulièrement que soit examinée la possibilité d'introduire des mesures législatives extraordinaires, des allègements fiscaux, des mesures d'encouragement et éventuellement une aide, qui ferait exception aux actuelles règles *de minimis*. Ces mesures, autorisées par l'Union européenne, seraient valables pendant deux ou trois ans, le temps de venir à bout de l'urgence et de la reconstruction.

Comme l'atteste le débat, ces points et les objectifs font l'unanimité; il n'y a pas de dissension. Je voudrais conclure en exprimant mes pensées les plus sincères à l'égard des victimes, de leurs familles et de toutes les personnes qui ont été touchées. En tant que femme italienne originaire de cette région, je suis fière de pouvoir remercier tout particulièrement de leurs efforts les institutions, les partis politiques, les sauveteurs, la protection civile et la Croix-Rouge. Je voudrais aussi féliciter les organisations bénévoles et les citoyens qui ont fait leur possible et qui, en signe de solidarité, ont participé personnellement ou versé de l'argent. L'aide qu'ils ont apportée est indéniable. Ils donnent un exemple exceptionnel d'efficacité et d'humanité.

Monica Frassoni, *au nom du groupe des Verts/ALE.* – (IT) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, le groupe des Verts/Alliance libre européenne s'associe aux députés qui ont présenté leurs condoléances et fait part de leur grande solidarité, de leur soutien à ceux qui souffrent des suites de cette grande tragédie, cette catastrophe, ce phénomène certes naturel mais qui est dû à une série de facteurs qui, eux, ne le sont pas tous. J'espère que l'Union européenne saura réagir de façon manifeste et positive.

Ne nous voilons pas la face, la catastrophe aurait pu être nettement moins dévastatrice. Ce désastre n'aurait pas dû avoir une telle ampleur. De nombreux bâtiments, bien des maisons n'auraient jamais dû s'effondrer. Nous sommes en présence de faits de négligence, de fraude et d'escroquerie dont nous devons trouver les auteurs. C'est aussi l'une des étapes clés de la reconstruction qui passe aussi par la reconstruction morale de la région, de ses populations et de notre pays tout entier. Profitons de cette reconstruction pour procéder à de grosses innovations en développement durable, au bénéfice de personnes qui nous ont fait preuve d'énormément de dignité, de courage et d'une volonté irrépensible de prendre un nouveau départ.

À l'heure qu'il est, l'approche la moins démagogique et la plus pratique, celle qui permettra à l'Europe d'agir rapidement, de soutenir les interventions d'urgence et la reconstruction des Abruzzes, consiste à réviser le programme 2007-2013 d'application pour la région, à savoir les Fonds structurels, dans lesquels un cofinancement européen de 140 millions d'euros est prévu, pour un programme dont le coût total s'élève à 345 millions d'euros, la différence devant être financée par des apports nationaux.

Nous savons pertinemment que le problème est de savoir comment l'Italie cofinancera les fonds engagés par l'Union européenne. En tant que députés, nous devons suivre la question de très près.

Comme je le disais, il faut, avant tout, demander que les autres fonds budgétés pour la région, le Fonds social européen par exemple, soient revus et permettent de financer des mesures et des priorités qui serviront la reconstruction. À ce propos, dans le cadre du programme actuel pour les Abruzzes, une redistribution des ressources imputables aux Fonds structurels et destinées à d'autres régions italiennes aujourd'hui plus compétitives pourrait être envisagée. Nous savons que la Commission européenne est disposée à évaluer les subventions. Ce mécanisme peut aussi être utilisé pour d'autres États membres.

Ensuite et avec l'aide de tous les organes locaux concernés, les autorités italiennes, le gouvernement surtout, doivent rapidement évaluer le coût des dommages directs en respectant l'échéance du 15 juin 2009, date ultime pour le dépôt des dossiers de financement au titre du Fonds de solidarité de l'Union européenne. Le montant sera fonction des dommages et, en tout état de cause, il n'excédera pas quelques millions d'euros. Ce Fonds a été institué précisément pour garantir une intervention financière rapide, efficace et souple. Il faut donc que les autorités italiennes procèdent au calcul des dommages sans quoi il sera difficile d'obtenir des fonds.

De plus, les autorités nationales doivent s'atteler à la demande de crédit destinée à la Banque européenne d'investissement pour décrocher les moyens nécessaires afin d'assurer une reconstruction rapide et durable.

Roberto Musacchio, *au nom du groupe GUE/NGL*. – (IT) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, au chagrin que le nombre de victimes innocentes fait naître succèdent les opérations de sauvetage. Apparaît alors la volonté de dépasser l'urgence et de venir à bout de la reconstruction. L'Italie y a donné le meilleur d'elle-même.

L'aide européenne est importante mais nous devons aussi fixer un cadre européen de prévention de ces catastrophes qui, souvent, n'ont pas que des origines naturelles. Nous devons définir un cadre de prévention, un système d'alerte aux catastrophes naturelles sur lequel bâtir un réseau de protection civile et de prévention. Il faut aussi établir une politique foncière assortie de normes de construction sûre et de normes garanties d'aménagement du territoire qui en respectent l'équilibre.

Car c'est là l'un des enseignements du tremblement de terre dans les Abruzzes et, sans vouloir engager la polémique, les responsabilités doivent être établies, pour éviter de nouveaux drames. Mais nous devons surtout nous concentrer, non pas sur de nouveaux chantiers de démolition, mais sur la mise en valeur des terres. Pour ce faire, il faut que la directive cadre pour la protection des sols soit adoptée. Elle fournirait une base structurelle à la gestion adéquate des sols européens. De plus, les fonds européens devraient être remaniés en vertu d'une politique foncière prudente, afin de créer un environnement sain et de l'emploi.

Reinhard Rack (PPE-DE). – (DE) Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président de la Commission, nos collègues députés italiens considèrent à très juste titre que le présent débat est important pour leur pays. C'est pourquoi ils ont demandé la parole mais ce débat s'adresse à tous les Européens. Après tout, nous sommes une communauté européenne. Nous avons la chance de pouvoir bénéficier du Fonds de solidarité et nous voudrions que l'argent soit distribué de façon aussi ciblée que possible, y compris par les autorités italiennes et les entités régionales. Permettez-nous, à nouveau, d'exprimer nos condoléances pour les très nombreuses victimes. Nous espérons que l'Europe saura aider à les soulager aussi vite que possible.

Armando Veneto (PPE-DE). – (IT) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je voudrais simplement insister sur l'élan de compassion que cet événement tragique a suscité dans toute l'Italie et en Europe. De telles catastrophes révèlent la cohésion de notre pays et de la Communauté, cohésion qui ne peut qu'alimenter l'espoir d'une solidarité et d'une paix générale, en ce compris la paix dont nous jouissons à l'intérieur de l'Europe.

J'ajouterai que nous devons absolument intervenir ouvertement et de façon urgente, auprès de ceux qui sont responsables de la piètre qualité des constructions qui explique que, dans un même quartier, les bâtiments ont réagi très différemment aux secousses. Enfin, en coulisses, on assiste à des discussions sur la prévisibilité des tremblements de terre. Je ne m'y attarderai pas mais je voudrais cependant indiquer que des études sur le radon ont montré que l'on enregistre une augmentation de la présence de ce gaz avant les séismes. Je pense dès lors, et cela vaut pour tous les travaux de recherche scientifique, que l'Europe peut et doit mettre ses structures à profit afin d'encourager de nouvelles études sur le sujet car, de par la nature même des sciences, ces études pourraient conforter l'hypothèse actuelle selon laquelle il serait possible de prédire ce type de catastrophes.

Siim Kallas, *vice-président de la Commission*. – (EN) Monsieur le Président, un vif sentiment de solidarité a clairement vu le jour dans tous les États membres, ainsi qu'au sein de la Commission, concernant ce terrible tremblement de terre. Des mécanismes d'aide existent et les services de la Commission ont agi immédiatement. Toutes les mesures doivent être prises en étroite collaboration avec les autorités italiennes. L'année dernière, nous avons eu les feux de forêt catastrophiques en Grèce. Avant cela, nous avons connu les feux de forêt au Portugal et les inondations en Allemagne et en République tchèque. À chaque fois, l'Union européenne a exprimé sa solidarité et a apporté un maximum d'aide. Elle fera de même dans ce cas-ci également.

Pour commencer, nous attendons les calculs de l'étendue des dégâts. Nous pourrions ensuite décider de la meilleure manière d'utiliser le Fonds de solidarité. La Commission ne peut engager elle-même l'argent de ce fonds: elle doit attendre que l'État membre ait introduit une demande en ce sens et que l'étendue des dégâts ait été évaluée.

De nombreux députés ont soulevé la question de la reprogrammation des Fonds structurels, et la DG REGIO se penche sur la question. Ma collègue Danuta Hübner se rendra prochainement dans la région et débattrà des possibilités concrètes. Nous sommes en contact permanent avec les services de la protection civile à Rome pour leur apporter notre aide, y compris pour préparer la demande de sollicitation du Fonds de solidarité. Il ne fait donc aucun doute que la Commission fera son maximum pour aider les victimes de cette catastrophe.

Quant aux normes de sécurité des bâtiments, elles existent bel et bien. La question est de savoir dans quelle mesure elles sont respectées dans les États membres. Je le répète: ces normes existent. Elles sont reprises dans les directives et dans la législation nationale.

Notre mécanisme de protection civile, axé sur un centre de contrôle et d'information actif 24 heures sur 24, travaillera avec les États membres à la prévention des catastrophes et à la gestion des conséquences de ces dernières.

J'exprime à nouveau toutes mes condoléances au nom de la Commission. Nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour aider les habitants de cette région dévastée.

Le Président. – Pour clore la discussion sur une note personnelle et au nom du bureau du Parlement européen, je voudrais présenter mes condoléances et exprimer ma sympathie aux victimes de la catastrophe et aux familles en promettant tout le soutien possible aux habitants de cette région très durement ébranlée.

Le débat est clos.

11. Décharge 2007: Conseil (débat)

Le Président. – L'ordre du jour appelle le rapport (A6-0150/2009) de M. Søndergaard, au nom de la Commission du contrôle budgétaire, concernant la décharge sur l'exécution du budget général de l'Union européenne pour l'exercice 2007 - Section II, Conseil [C6-0417/2008 – 2008/2277(DEC)].

Søren Bo Søndergaard, rapporteur. – (EN) Monsieur le Président, je commencerai par une motion de procédure: je voudrais être tout à fait sûr que le Conseil a été invité à participer à ce débat. Dans la mesure où nous allons évoquer le problème du Conseil, il serait extrêmement dommageable que ce dernier n'ait pas été invité. Je voudrais simplement que le président nous garantisse que le Conseil a bien été invité.

Le Président. – Monsieur Søndergaard, au nom de la présidence, je confirme que le Conseil a bien été invité au débat. La présidence regrette sincèrement son absence et le Parlement tout entier en prend acte. Je pense qu'il en allait de même ce matin: le président du Parlement a souhaité la bienvenue au Conseil mais n'a pas obtenu de réponse. Je le déplore mais ne peux rien y faire. Nous serons donc obligés de tenir le débat comme prévu et je vous invite dès lors à reprendre la parole en tant que rapporteur et à introduire le débat sur le rapport et sur ce thème.

Søren Bo Søndergaard, rapporteur. – (DA) Monsieur le Président, pour commencer, je déplore l'absence du Conseil à ce débat qui porte, justement, sur son budget. Que le Conseil décide d'ignorer purement et simplement la discussion est d'autant plus absurde que la commission du contrôle budgétaire a décidé, à une très large majorité, de recommander au Parlement d'ajourner la décharge du budget 2007 du Conseil.

Pourquoi une telle recommandation? Y a-t-il des soupçons de fraude ou d'irrégularités? La réponse est «non», nous n'avons aucune indication ni aucun indice qui portent à le croire. Mais alors, pourquoi cette recommandation? Nous proposons de reporter la décision sur l'octroi de la décharge parce que notre commission n'a toujours pas reçu de réponse officielle du Conseil quant à certaines ambiguïtés qui apparaissent dans le budget. Ces ambiguïtés sont peut-être le fruit de malentendus mais le Conseil refuse de les lever. Il aurait naturellement pu clarifier les choses en répondant à nos questions.

Le point 42 de l'accord interinstitutionnel dit qu'aucun crédit de fonctionnement pour la politique étrangère et de sécurité commune ne peut être imputé au budget. Nous représentons les contribuables européens et

devons, de ce fait, garantir le respect de l'accord. Pour y parvenir, nous devrions pouvoir non seulement poser des questions sur le budget du Conseil mais aussi obtenir des réponses.

En annexe du présent rapport, vous trouverez une liste de questions dont certaines sont assez simples et auxquelles il ne devrait pas être compliqué de répondre. Par exemple: combien de comptes hors budget le Conseil avait-il en 2007? Que contenaient ces comptes? À quoi ont-ils été utilisés? Le Conseil peut-il, d'une façon ou d'une autre, expliquer comment le vérificateur aux comptes interne en est arrivé à la conclusion que l'inspection et la vérification des factures laissaient à désirer? Ou encore: peut-on expliquer pourquoi, année après année, des montants importants ont été transférés de la ligne budgétaire traduction vers le poste déplacements? Malgré mes demandes répétées et celles de la commission tout entière, à ce jour, nous n'avons obtenu aucune réponse officielle du Conseil.

Il va sans dire que ceci pose d'énormes problèmes à la commission et à l'ensemble du Parlement. En effet, comment octroyer la décharge d'un budget, ce qui revient à déclarer de façon responsable à notre électorat que ce budget est correct, alors que nous ignorons ce que cachent les chiffres? Ce serait insensé.

Au sein de la commission du contrôle budgétaire, nous sommes des gens plutôt sympathiques. C'est pourquoi nous donnons au Conseil une nouvelle occasion de répondre à nos questions. Nous recommandons au Parlement qu'il ajourne la décision afin que nous puissions revenir sur la question en novembre. Le Conseil a ainsi quelques mois devant lui pour décider s'il choisit la transparence ou le secret.

J'espère que le débat d'aujourd'hui et le vote de demain montreront clairement que nous ne sommes pas disposés à cautionner aveuglément un maître des ténèbres. Nous prôtons l'ouverture, nous voulons la transparence et nous voulons avoir une vision complète de la façon dont l'argent du contribuable est dépensé. C'est ce que nous demandons aujourd'hui et ce que nous redemanderons après les élections de juin.

José Javier Pomés Ruiz, *au nom du groupe PPE-DE.* – (ES) Monsieur le Président, je lis dans le règlement financier applicable que le secrétaire général, assisté du secrétaire général adjoint, est pleinement responsable de la gestion des crédits inscrits à la section II Conseil - du budget et prend toutes les mesures nécessaires pour en assurer une bonne gestion.

Où est Javier Solana? Où est le secrétaire général adjoint? Ce dernier ne participe pas au débat alors que notre seule source d'information, le rapport du vérificateur interne, affirme que le Conseil dispose d'un compte B, un compte hors budget. En vertu du règlement financier, la responsabilité n'en incombe ni à la présidence tchèque ni à la présidence française. Elle repose sur les épaules de Javier Solana et de son adjoint.

Que signifie ce compte hors budget?

Selon le vérificateur aux comptes, ce compte doit être annulé. Nous voudrions savoir à quoi il a servi et pourquoi.

Peut-on nous dire pourquoi, en 2006, sur un budget de 650 millions d'euros géré par M. Solana qui en est responsable, 13 millions ont été transférés du poste interprétation vers le poste déplacements et pourquoi ce dernier n'a pas été augmenté en 2007? L'histoire se répète et nous ne savons pas ce que sont tous ces déplacements ni où atterrissent finalement les fonds.

Nous sommes en colère: le contrôle démocratique exercé par le Parlement sur tous les comptes financés par les contribuables européens souffre d'une exception et celle-ci s'applique aux comptes tenus par le Conseil qui ne sont soumis à aucune inspection. En tant que députés européens, nous n'avons pas pu obtenir d'entrevue avec le Conseil pour discuter de ces comptes.

Le Conseil a refusé de nous fournir des pièces. Il a refusé de nous transmettre des documents. Il sait que nous n'avons aucun pouvoir de contrôle. Tant que le Conseil n'effectuait que des tâches administratives, il n'y avait pas de problème mais, aujourd'hui, la politique extérieure et de sécurité commune comporte des frais d'exploitation et il n'y a aucune raison que ceux-ci échappent au contrôle démocratique.

Selon moi, l'attitude du secrétaire général, M. Solana, est inacceptable et, de ce fait, le Parlement proposera que les comptes du Conseil ne soient pas approuvés comme ce fut le cas il y a dix ans, lorsque M. Elles a déclaré qu'il refusait les comptes de la Commission, provoquant la démission de la Commission Santer.

Costas Botopoulos, *au nom du groupe PSE.* – (EN) Monsieur le Président, la décision que nous nous apprêtons à prendre est extrêmement importante. Le groupe socialiste est favorable à l'ajournement pour quatre raisons fondamentales.

La première a trait à la crédibilité et au rôle de notre Parlement. Il est crucial de préciser dès le départ ce que le Parlement peut et ne peut pas faire. Il peut - et doit - notamment contrôler démocratiquement les comptes du Conseil, quel que soit le *gentlemen's agreement* en vigueur.

La deuxième concerne l'équilibre entre les institutions. Il importe de ne pas outrepasser nos prérogatives parlementaires, mais aussi d'affirmer que nous avons le droit d'avoir une opinion, un avis concernant les comptes du Conseil, le moment où ceux-ci sont opérationnels et à quel niveau ces comptes opérationnels doivent être justifiés. C'est le principe de la démocratie, et nous allons l'appliquer. Nous ne prétendons pas vouloir faire autre chose. Nous disons que nous voulons mener à bien notre mission.

La troisième touche au respect du traité de Lisbonne et aux préparatifs en ce sens. Vous savez tous très bien, chers collègues, qu'avec le traité de Lisbonne, la politique étrangère commune gagne énormément en profondeur et en dynamisme. Elle revêt un rôle bien plus important, et nous ne pouvons affirmer dès le départ que le Parlement n'aura pas son mot à dire en la matière. Nous devons pouvoir proclamer dès maintenant quel est le rôle du Parlement.

La quatrième, et sans doute la plus importante, est la transparence vis-à-vis des citoyens. Notre rôle en tant que Parlement est de rendre compte aux citoyens. Nous ne pouvons et ne devons pas annoncer à ces derniers que les grandes politiques communes, telles que la politique extérieure et de défense, échappent à tout contrôle démocratique de la part de notre Parlement.

Pour ces quatre raisons fondamentales, nous estimons devoir voter en faveur de l'ajournement.

Kyösti Virrankoski, *au nom du groupe ALDE.* – (FI) Monsieur le Président, je souhaite d'abord remercier M. Sørengaard pour son excellent rapport.

Le rapport sur la décharge du Conseil est long et approfondi. Il comporte des références à certains documents et au traité sur l'Union européenne.

La transparence nous pose le problème le plus sérieux. Seule une petite partie du budget du Conseil est consacrée à l'administration, la majeure partie des fonds étant affectée à des postes tels que la politique étrangère et de sécurité commune. Le Conseil rechigne à discuter de l'exécution du budget avec la commission du contrôle budgétaire et n'est pas franchement disposé à fournir les documents demandés.

Le Parlement européen et le Conseil sont conjointement responsables du budget communautaire dont le Parlement doit superviser la gestion et l'exécution générale.

Pour autant que je sache, c'est plus le manque de coopération que la gestion présumée des fonds qui motive la décision de la commission du contrôle budgétaire de proposer l'ajournement de la décharge. La situation est déplaisante, car le succès de la politique européenne est tributaire de la bonne coopération entre le Parlement et le Conseil. C'est pourquoi mon groupe arrêtera sa position définitive ce soir.

Bart Staes, *au nom du groupe des Verts/ALE.* – (NL) Merci, Monsieur Sørengaard, votre rapport est un bijou qui expose, comme il se doit, toutes les questions pertinentes. Je voudrais toutefois demander au Président et au bureau du Parlement de prendre acte de l'absence du Conseil et d'y donner suite. Nous ne devrions pas permettre au Conseil qu'il nous traite de haut. Le bureau devrait envisager la possibilité de lui adresser une lettre de protestation qui dénonce très fermement la situation.

Effectivement, dans le contexte actuel, nous nous opposons à toute prorogation. C'est hors de question. Nous ne pouvons pas octroyer la décharge au Conseil. Ce n'est pas tant un problème de fraude qu'une question de principe, celui de la transparence. M. Solana est à la tête d'un budget de 650 millions d'euros destinés à la défense, à la sécurité et à la politique étrangère et qui échappe à tout contrôle. Cela est inacceptable dans une démocratie. Il faut que cela s'arrête. C'est pourquoi nous demandons, à très juste titre, un rapport d'activité, de la transparence et de la clarté.

Mais ce n'est pas tout. Dans le rapport que j'ai rédigé en tant que rapporteur sur la fraude à la TVA, approuvé le 4 décembre, je demande clairement au Conseil de répondre à une série de questions. C'était il y a quatre ou cinq mois, et, depuis, le Conseil s'est muré dans le silence alors que la fraude pourrait porter sur un montant oscillant entre 60 et 100 milliards d'euros par an. Le Conseil doit répondre. Il faut coordonner la lutte contre la fraude à la TVA et, tant que le Conseil n'affiche aucune volonté d'agir, je ne lui concèderai pas la décharge.

Jens Holm, *au nom du groupe GUE/NGL.* – (SV) Monsieur le Président, je voudrais moi aussi demander où est le Conseil. C'est évidemment le Conseil et sa gestion budgétaire que nous devons surveiller. Il est

remarquable que personne ne soit ici pour représenter le Conseil et répondre aux questions. À plusieurs reprises, les membres de la commission du contrôle budgétaire, et plus particulièrement le rapporteur pour avis, M. Sørengaard, ont mis en doute la gestion financière du Conseil de ministres. À diverses occasions, nous l'avons mise en cause mais n'avons jamais obtenu de réponse satisfaisante.

Permettez-moi de donner deux exemples. En 2006, le Conseil a dépensé 12,6 millions d'euros en frais de déplacement. Cet argent aurait dû couvrir des frais d'interprétation. Je souhaite poser une question au Conseil et, si celui-ci ne peut y répondre, la Commission pourra peut-être le faire. Quels déplacements les membres du Conseil ont-ils effectués en 2006? À quoi ont servi ces 12 millions d'euros?

De plus, le Conseil dispose de comptes confidentiels, les «*comptes hors budget*». Le vérificateur interne l'a prié de les clôturer, sans succès. Je voudrais savoir pourquoi, combien il y en a et ce qu'ils contiennent.

En tant que députés européens, nous devons superviser la gestion des ressources budgétaires par le Conseil. Nous le faisons au nom des contribuables. Au Conseil de répondre à ces questions. Nous voudrions qu'il le fasse effectivement et maintenant! Où sont passés ces 12 millions d'euros? Que contiennent les comptes confidentiels? Combien y en a-t-il?

Si, comme ce fut le cas jusqu'à présent, nous n'obtenons pas de réponse satisfaisante, demain, nous refuserons de donner la décharge au Conseil.

Nils Lundgren, *au nom du groupe IND/DEM.* – (SV) Monsieur le Président, nous abordons ici des questions fondamentales. En tant que représentant d'un parti d'euroceptiques, on pourrait dire que je considère que c'est le Conseil qui doit être à la tête de la coopération européenne alors que le Parlement devrait se concentrer sur tout ce qui a trait au marché intérieur et aux questions environnementales transfrontalières. Mais aujourd'hui, une troisième question s'impose à nous. Le Conseil et le Parlement assument en principe à parts égales la responsabilité du budget et de l'utilisation qui est faite de l'argent du contribuable. Nous sommes dans une situation inédite puisque le Conseil refuse d'expliquer l'utilisation qui a été faite de cet argent. Il n'y a donc aucune transparence. Les citoyens ne peuvent pas dire «j'accepte parce que je sais à quoi l'argent a servi». Si je ne me trompe, pour une fois, tous les intervenants sont d'accord de ne pas octroyer la décharge tant que nous ne savons pas ce qu'il est advenu des fonds.

Hans-Peter Martin (NI). – (DE) Monsieur le Président, c'est en tant qu'ardent défenseur de l'Europe que je me lève pour prendre la parole. Je suis convaincu que nous avons aujourd'hui devant les yeux un exemple de ce que la démocratie européenne ne devrait pas être. Le fait que le Conseil estime qu'il n'a pas à répondre de façon satisfaisante aux critiques très claires du Parlement nous prouve que, malheureusement, les détracteurs de l'UE et tous ceux qui rejettent aujourd'hui l'institution ont raison: nous foulons au pied les principes fondateurs de la démocratie.

Traité après traité, nous avons permis au centre du pouvoir d'échapper à tout contrôle; le Conseil a pu se montrer paresseux et incompétent et agir dans le plus grand secret, comme nous le voyons aujourd'hui. Je le qualifie de «paresseux», car il s'avère que, souvent, la plupart des ministres (ceux à qui il incombe de prendre les décisions vraiment importantes pour l'Europe, à huis clos) ne sont même pas présents et qu'ils laissent aux fonctionnaires le soin de prendre ces décisions. C'est ce qui se passait en Autriche jusqu'en 1848. Ensuite, la situation s'est améliorée. Ce n'est pas ça la démocratie.

Le Conseil va jusqu'à refuser de dévoiler les sujets qui sont à l'ordre du jour de ses réunions. Les députés doivent donc procéder par déduction, par un examen minutieux de chaque détail, par les questions parlementaires, comme je le fais moi. Les résultats sont consternants. Ces gens ne font rien. Ceux qui ont, dans les faits, un rôle législatif supérieur au nôtre, laissent à d'autres le soin de les représenter.

On affirme aussi que le Conseil affiche aujourd'hui plus de transparence alors que, dans les faits, la transparence a diminué depuis la décision 2006 du Conseil. En 2008, seul un point parmi les 130 qui figuraient à l'ordre du jour de la réunion la plus importante du Conseil, le conseil des ministres des affaires étrangères, a été traité publiquement. Tout le reste a été discuté à huis clos. Le Conseil est moins transparent que la mafia.

Parlons maintenant de l'affectation des fonds. Où partent tous ces millions d'euros? Pourquoi le Conseil refuse-t-il de coopérer? Que pense l'Assemblée d'un service secret qui se développe sous la houlette de Javier Solana? Ce dernier est en Espagne, pays qui admet donc, de fait, l'existence d'un service secret européen. Où va l'argent? Jusqu'où va la corruption? Quel est le degré de transparence?

Herbert Bösch (PSE). – (DE) Monsieur le Président, permettez-moi, au nom de la commission, de féliciter le rapporteur qui a posé des questions claires auxquelles il n'a pas été répondu. Je voudrais ensuite féliciter

la commission qui a adopté le rapport de M. Søndergaard à une écrasante majorité, 27 voix pour, deux contre. Les États membres brillent par leur absence alors même que je vous rappelle, Monsieur le Président, que ce point a été inscrit à l'ordre du jour de cet après-midi justement en raison de l'emploi du temps du Conseil. Les États membres prennent ici des libertés qu'ils ne se permettraient jamais chez eux.

Nous sommes à la veille d'une campagne électorale qui va à nouveau déplacer le centre d'attention vers Bruxelles. Cependant, ce n'est pas de Bruxelles que viennent les problèmes mais bien des capitales nationales. J'aurais voulu pouvoir, de temps à autre, compter sur un soutien plus ferme de la Commission mais elle me semble parfois bien timorée. Nous parlons ici de comptes hors budget selon les termes employés par le rapporteur. Dans mon pays, on les appelle les caisses noires. Me reviennent alors en mémoire des épisodes tels que celui d'Eurostat. Cela ne peut pas durer. La commission doit dénoncer la situation et je suis fier qu'elle le fasse aussi clairement. Je pense que si le Parlement suit notre recommandation et l'adopte à une majorité aussi nette, nous serons assurés du bon fonctionnement des contrôles. J'espère qu'il en sera bien ainsi, car je pourrais alors repartir chez moi avec un message positif. Ensuite, nous devons nous pencher sur les conséquences.

Paulo Casaca (PSE). - (PT) Monsieur le Président, permettez-moi, à mon tour, de féliciter notre rapporteur pour son travail ainsi que les différents groupes politiques et notre commission, en la personne de son président. L'existence d'une caisse noire est inacceptable et, de ce fait, je considère que le prétendu *gentlemen's agreement* conclu il y a près de 39 ans n'a plus de raison d'être.

Nous ne sommes pas un *fan club*, loin s'en faut. Nous sommes une Europe des citoyens et nous sommes responsables devant chacun d'eux.

Grâce aux réformes que nous venons de conclure au sein du Parlement européen, nous sommes bien prêts et, dès la prochaine législature, nous pourrions répondre de tout ce qui relève de la gestion nos comptes.

Le Conseil doit en faire de même. Il est navrant qu'il n'ait pas saisi l'occasion qui lui était offerte d'être présent, d'autant que nous avons organisé le programme en fonction de son agenda. Cela ne peut vraiment plus durer. Nous ferons tout notre possible pour l'obliger à répondre de la façon dont il gère le budget.

Karl von Wogau (PPE-DE). - (DE) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, au nom de la commission des budgets, de la commission des affaires étrangères et de la sous-commission «sécurité et défense», je souhaiterais apporter un éclairage un peu différent au débat qui nous occupe. Certaines interventions peuvent faire penser que le Parlement n'exerce aucun contrôle sur la politique étrangère et de sécurité commune. C'est loin d'être vrai. Le Conseil et la sous-commission «sécurité et défense» coopèrent à merveille et nous sommes informés de tout, y compris des aspects budgétaires. La commission du contrôle budgétaire n'est pas concernée, car cette question est une question interne au Parlement européen. Toutefois, les présidents de la commission des budgets, de la commission des affaires étrangères et de la sous-commission «sécurité et défense» sont régulièrement informés des aspects budgétaires. C'est ici que s'exerce le contrôle parlementaire.

Viennent ensuite les aspects confidentiels pour lesquels il existe une commission spéciale qui est informée à intervalles réguliers des détails de la politique européenne de sécurité et de défense par M. Solana en personne.

La commission du contrôle budgétaire est peut-être insatisfaite du tour qu'ont pris les choses dans ce domaine. Je suis d'accord: l'absence du Conseil est décevante. Cependant, des allégations absurdes comme celles de M. Martin font penser que l'importante politique étrangère et de sécurité de l'Union européenne échappe à tout contrôle démocratique. Il y a des questions plus importantes: les comptes qui financent les déplacements de M. Solana, les opérations au Tchad, au Congo, en Géorgie et dans bien d'autres pays. Le dialogue et un contrôle démocratique efficace sont bien réels.

Hans-Peter Martin (NI). - (DE) Monsieur le Président, je souhaite intervenir sur un fait personnel, conformément à l'article 149, anciennement article 145. J'ai été personnellement incriminé, on a qualifié mes propos d'absurdes, ce contre quoi je m'insurge. En effet, je peux prouver tout ce que j'avance. Il est vrai que, bien souvent, ce sont des fonctionnaires qui prennent les décisions lors des réunions des ministres des affaires étrangères et autres conseils spécialisés quand, pour une raison ou l'autre, les ministres ne se sont pas déplacés. Parfois, effectivement, ces derniers préfèrent assister à des réunions de parti.

Par ailleurs, il est vrai, et il serait peut-être bon de le souligner, qu'un président dont les activités privées devraient enfin faire l'objet d'une enquête, a fait des déclarations qu'on ne peut laisser passer. Ce contrôle parlementaire n'existe pas. Il n'y a aucun mécanisme de contrôle des nombreux dispositifs de sécurité mis

en place, des services de renseignement en d'autres termes. À ce propos, voici un exemple: la division «renseignements» (INT) avec ses trente personnes...

(Le président interrompt l'orateur en le rappelant à l'ordre.)

Le Président. – Pardonnez-moi, mais je vous ai donné la parole pour que vous répondiez à un fait personnel, pas pour que vous nous fassiez un exposé. Vous avez répondu à la question personnelle.

Hans-Peter Martin (NI). - (DE) Dans ce cas, j'invite une fois encore et personnellement M. von Wogau à nous dire avec qui traite son bureau d'avocats et d'où il tire ses bénéfices. Nous pourrions ensuite reprendre la discussion!

Le Président. – Vos allégations sont bien plus graves que celles de M. von Wogau. Il a, lui aussi, demandé de répondre à un fait personnel, je lui donne donc la parole.

Karl von Wogau (PPE-DE). - (DE) Monsieur le Président, les propos de M. Martin à mon égard sont absolument scandaleux. Je ne lui donnerai bien évidemment aucune information sur mes activités personnelles mais je suis tout disposé à en fournir quand bon vous semblera et sous la forme la plus appropriée, car ces allégations sont totalement infondées.

Paul Rübiger (PPE-DE). - (DE) Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, Mesdames et Messieurs, je dirai tout d'abord qu'il aurait été bon que M. Klaus profite de sa présence en plénière pour se prononcer sur des accusations connues de tous. Ceci aurait sans aucun doute aidé à confirmer la séparation des pouvoirs qui fonctionne très bien au niveau européen.

Deuxièmement, je m'insurge contre la comparaison entre le Conseil et la mafia. C'est quelque chose qui n'a pas cours dans une démocratie digne de ce nom.

De plus, je pense que les cours des comptes nationales ont effectivement eu l'occasion de collaborer plus étroitement avec la Cour de justice des Communautés européennes. Pour ce qui concerne le Conseil plus particulièrement, le contrôle exercé par les parlements nationaux est bien entendu un exercice important qui devrait être entrepris régulièrement. Et ces exercices nationaux doivent évidemment être passés au crible par la Cour des comptes européenne qui doit fournir la documentation nécessaire.

Je pense que cette transparence, que nous appelons de nos vœux, trouve sa justification dans le traité de Lisbonne. Nous devons donc insister fortement pour que soit réservé à ce traité un sort positif dans les délais les plus brefs.

PRÉSIDENCE DE M. EDWARD McMILLAN-SCOTT

Vice-président

Herbert Bösch, président de la commission du contrôle budgétaire. – (DE) Monsieur le Président, je souhaite revenir brièvement sur l'intervention de M. von Wogau. Monsieur, vous présidez peut-être une commission où se tiennent des discussions fort intéressantes sur les projets futurs mais la décharge ne relève pas de trois présidents ou d'un quelconque organe. Cette décision revient d'abord à la commission du contrôle budgétaire et ensuite à l'Assemblée réunie en plénière. Si vous pouvez me dire ce qu'il en est des comptes hors budget du Conseil, faites-le, je vous prie. Je suis convaincu que, comme nous, vous l'ignorez. Cependant, en octroyant la décharge, nous portons l'entière responsabilité des actes ou manquements du Conseil.

Nous ne sommes pas au jardin d'enfants. Tant que nous ne savons pas ce que fait le Conseil, nous ne pouvons en assumer la responsabilité sous peine de nous ridiculiser aux yeux du monde entier. Que ceux qui le souhaitent se sentent libres de le faire demain mais, personnellement, je recommanderai de ne pas octroyer la décharge et d'ajourner la décision.

Ingeborg Gräßle (PPE-DE). - (DE) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, nous devons trouver une issue à ce conflit, ce qui n'est possible que si le Conseil en prend l'initiative.

Nous avons respecté les procédures et envoyé des rapporteurs; les quatre coordinateurs ont envoyé des courriers et posé des questions auxquelles nous n'avons reçu aucune réponse si ce n'est une référence à un *gentlemen's agreement* qui ne s'applique de toute façon pas à la décharge mais uniquement à la réunion budgétaire. Et même ainsi, seule la partie administrative est couverte; le *gentlemen's agreement* ne s'est jamais appliqué au chapitre «activités» D'ailleurs, lors de son élaboration, ce chapitre n'existait même pas.

C'est au Conseil de proposer une solution. Il en a le temps et nous l'invitons à le faire. Je suis gênée pour lui, face au public qui se trouve là-haut car, par son attitude, il incarne la face négative et arrogante de l'Europe. L'époque de la monarchie est révolue. Il est temps pour le Conseil de nous rejoindre sur la voie de la démocratie, d'une plus grande démocratie que, ceci dit en passant, il n'arrête de promouvoir au moyen des traités.

Nous lui demandons qu'il arrête de ridiculiser le Parlement et de prêter lui-même le flanc à la moquerie.

Pierre Pribetich (PSE). - Monsieur le Président, Monsieur le représentant de la Commission, symboliquement dans ce triangle institutionnel, nous assistons tout de même aujourd'hui avec étonnement à un acte essentiel du Parlement européen, avec cette décharge, et il y a un absent de marque. Je pense, en effet, chers collègues, aux visiteurs qui assistent à ce spectacle où certains s'expriment en disant qu'il existe des comptes hors budget, qui ne peuvent pas être communiqués d'un point de vue public, c'est-à-dire sans transparence, et où le Conseil n'est pas là pour attester éventuellement de difficultés ou d'une autre situation.

Je pense qu'en tant que parlementaires, nous ne pouvons accepter cet état de fait, cette absence déplorable du Conseil, et on ne peut que protester et valider notamment ce que le président de la commission du contrôle budgétaire a indiqué, c'est-à-dire ajourner cette décharge, parce que, sinon, le Parlement se tournerait en ridicule en validant des comptes qu'il ne connaît pas et qu'il n'a pas pu inspecter.

Franchement, Monsieur le Président, il faudrait que le Conseil se ressaisisse et puisse donner les informations nécessaires dans le cadre de la transparence et éviter que les eurosceptiques s'emparent de cette matière pour indiquer que nous ne sommes pas transparents et que nous commettons des erreurs notamment vis-à-vis de la démocratie.

Søren Bo Søndergaard, rapporteur. - (DA) Monsieur le Président, je souhaite tout d'abord vous faire part de ma satisfaction face à l'unanimité des opinions entendues aujourd'hui. J'espère que le Conseil en tiendra compte. Je soutiens pleinement les propos que le président de la commission du contrôle budgétaire, M. Bösch, a adressés à M. von Wogau à qui je voudrais en outre poser la question suivante: pourquoi le Parlement octroierait-il la décharge du budget alors qu'on lui refuse des informations?

Il est certain que, si cette question relevait d'une autre instance, nous n'aurions aucune raison d'intervenir. Permettez-moi cependant de souligner que si nous octroyons la décharge, nous porterons une part de responsabilité. Octroyer la décharge revient à accepter une part de responsabilité. Or, nous ne pouvons le faire tant que nous ne disposons pas des informations nécessaires. Il se peut fort bien que ces informations aient été transmises à d'autres au sein du Parlement mais pourquoi empêcher la commission du contrôle budgétaire d'y avoir accès alors même qu'elle est sensée examiner la question?

Je pense aussi que la proposition de M. Staes que le bureau introduise une plainte auprès du Conseil se justifie pleinement, d'autant que des documents circulent qui ne portent aucune signature mais semblent provenir du Conseil dans lesquels ce dernier répond en partie à nos questions. Il est absolument inadmissible que la presse obtienne des documents non-signés, de prétendues réponses à nos questions alors que le Conseil n'est même pas ici pour nous fournir son point de vue. Je pense dès lors qu'il est judicieux d'accepter la proposition que le bureau fasse parvenir une note de réclamation au Conseil.

Pour conclure, je souhaite adresser mes remerciements à la commission pour son excellent travail. Elle a été très attentive à...

(EN) Ah, le Conseil nous a rejoints. Excellent.

(Applaudissements)

Peut-être pouvons-nous reprendre le débat à zéro. Je donnerai au président l'occasion de reprendre tout le débat, de sorte que nous puissions poser nos questions au Conseil. C'est ce que je propose au président.

Le Président. - Le Conseil est naturellement le bienvenu, mais il n'est attendu que pour le prochain débat.

(Protestations)

Je veillerai cependant à ce que la présidence en exercice du Conseil prenne la mesure des préoccupations du Parlement, telles qu'exprimées durant ce dernier débat sur la décharge budgétaire. Je suis sûr que M. le ministre emportera ce message avec lui à Prague.

Le débat est clos.

Le vote aura lieu demain.

12. Accès au marché des services de transport par autocars et autobus (refonte) - Conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route - Accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte) (débat)

Le Président. – L'ordre du jour appelle en discussion commune:

– la recommandation pour la deuxième lecture A6-0215/2009, de M. Grosch, au nom de la commission des transports et du tourisme, relative à la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus (refonte) (11786/1/2008 - C6-0016/2009 - 2007/0097(COD));

– la recommandation pour la deuxième lecture A6-0210/2009, de M^{me} Țicău, au nom de la commission des transports et du tourisme, relative à la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (11783/1/2008 - C6-0015/2009 - 2007/0098(COD)); et

– la recommandation pour la deuxième lecture A6-0211/2009, M. Grosch, au nom de la commission des transports et du tourisme, relative à la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte) (11788/1/2008 - C6-0014/2009 - 2007/0099(COD)).

Mathieu Grosch, rapporteur. – (DE) Monsieur le Président, je pars du principe qu'il s'agit d'une discussion commune sur les trois rapports constituant le paquet «transports routiers».

Je voudrais remercier le Conseil ainsi que le personnel de la Commission. Le travail que nous avons accompli au cours des deux dernières années a donné de bons résultats.

Le transport routier et le transport des marchandises dans l'espace européen représentent à peu près 75 % du secteur des transports et occupent deux millions de personnes. De nouvelles dispositions légales s'imposaient, étant donné que l'ouverture de ce marché pour 25 pays est prévue pour mai 2009. Les propositions de la Commission allaient dans le même sens.

En ce qui concerne le rapport de ma collègue, M^{me} Țicău – que je voudrais aussi remercier pour sa coopération constructive, sans oublier tous les rapporteurs sur le paquet «transports routiers» – il est important que les transporteurs routiers se voient formuler ici des orientations claires. Ils doivent apporter la preuve de leur professionnalisme dans toute l'Europe, et doivent également disposer d'une structure financière solide. Les responsables du transport devraient être en mesure de répondre soit d'une longue expérience soit d'un niveau élevé de formation. Des délits graves peuvent compromettre la fiabilité requise, ce qui signifie aussi qu'il sera demandé aux États membres de continuer à procéder à des contrôles et de punir les délits même après l'entrée en vigueur de ce règlement. Ceci fait souvent défaut dans le secteur des transports pris dans son ensemble.

Plus de la moitié des amendements du Parlement ont été acceptés. Je ne vais pas les passer tous en revue aujourd'hui, mais je voudrais souligner un résultat du dialogue officiel qui pour moi est très important, à savoir la lutte contre les sociétés «boîtes aux lettres». Ces dernières entraînent des distorsions de la concurrence et affaiblissent les entreprises nationales. Empêcher cette forme d'établissement signifie empêcher le dumping social et fiscal, qui constituait également un thème à part entière dans le paquet «transports routiers».

En ce qui concerne le sujet de l'accès au marché pour les autobus, les autocars et les camions – les autobus et les autocars en particulier – ce règlement tournait principalement autour de la «règle des douze jours», étant donné qu'un accord avait été très rapidement obtenu concernant les autres points. La réintroduction de la possibilité de prendre un repos hebdomadaire après douze jours ne compromet pas la sécurité. Les durées journalières de conduite et de repos doivent être observées; et à l'occasion de ces trajets, les conducteurs ne dépasseront jamais la durée de conduite journalière autorisée. En outre, ces périodes de douze jours contribuent à l'intégration européenne et constituent, pour beaucoup de personnes, une manière très économique de partir en vacances.

La discussion portant sur l'accès au marché a été l'une des plus vives en ce qui concerne le transport des marchandises et, ici, le Parlement n'a pas obtenu tout ce qu'il voulait. Mais nous sommes parvenus à un compromis qui était plutôt bon. Il me semble que, notamment en ce qui concerne le cabotage – trois opérations en sept jours – ce compromis est un bon point de départ. L'objectif fondamental est de réguler les services dans les pays tiers et, à moyen terme, le marché du cabotage devrait être ouvert. Nous attendons des propositions de la Commission à ce propos, étant donné que le cabotage devrait également servir à éviter les transports à vide. Cependant, nous ne voudrions pas non plus interpréter l'imposition de restrictions temporaires sur le cabotage comme du protectionnisme. En ce moment particulier, où les mesures d'harmonisation sociale et fiscale dans le secteur des transports sont difficiles à mettre en œuvre, l'idée était très bonne de limiter le cabotage afin d'éviter une concurrence déloyale. Mais nous ne devrions pas attendre deux ans avant de mettre ce règlement en application. Six mois devraient suffire pour le cabotage et la règle des douze jours.

Je voudrais également que la Commission nous dise clairement si les pays, qui ont déjà ouvert leurs marchés du cabotage conformément à l'article 306 du Traité, se verront empêcher de continuer à procéder ainsi dans le cadre du présent règlement. J'espère que la Commission adoptera aujourd'hui une position claire quant à l'ouverture ultérieure des marchés du cabotage et à l'article 306.

Silvia-Adriana Țicău, rapporteure. – (RO) Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, je préférerais utiliser cinq minutes pour commencer et garder une minute pour mes conclusions.

La proposition de règlement énonce les conditions en termes d'établissement, d'honorabilité, de stabilité financière et de capacité professionnelle qu'une personne doit réunir pour pouvoir exercer la profession de transporteur par route. La proposition de règlement dont nous discutons définit également les critères qu'une entreprise doit respecter pour pouvoir employer un gestionnaire de transport; elle renforce les procédures d'autorisation et de contrôle, réglemente les registres électroniques et la protection des données électroniques, traite du problème des sanctions applicables en cas d'inobservation du règlement et instaure un système de reconnaissance mutuelle des diplômes et des droits d'antériorité.

Lors de la première lecture, qui s'est achevée par un vote en session plénière en mai de l'année dernière, le Parlement a demandé que le gestionnaire de transport ait un lien contractuel réel avec l'entreprise, et soumis à un plafond le nombre de véhicules qu'un gestionnaire peut gérer.

Des amendements ont également été introduits afin de renforcer les dispositions liées à l'obligation pour l'entreprise d'avoir un établissement fixe. Une entreprise peut perdre sa bonne réputation du fait de son implication dans la traite d'êtres humains ou dans le trafic de stupéfiants.

Le Parlement a dressé une liste des infractions graves conduisant à l'exclusion de la profession, en même temps qu'il supprimait les dispositions relatives à des infractions mineures. Il a admis les assurances comme preuve de capacité financière et renoncé au «quick ratio» des avoirs par rapport aux dettes.

Un examen écrit obligatoire, passé dans le pays de résidence, a été retenu comme condition d'accès à l'exercice de la profession, une exemption étant admise pour les personnes justifiant d'une expérience pratique continue de dix années.

Enfin, les droits d'antériorité ont été annulés, et la Commission est invitée à faire rapport sur les effets probables de l'extension du règlement au transport commercial par des véhicules conçus et équipés de manière appropriée et destinés à transporter un maximum de neuf personnes, conducteur inclus.

La position commune a adopté tels quels ou en substance 70 des 113 amendements du Parlement, dont ceux qui portent sur les infractions mineures, la définition des liens entre les entreprises et les gestionnaires de transport, le droit d'appel reconnu aux personnes faisant l'objet d'une décision quant à l'exercice de la profession de gestionnaire de transport, la reconnaissance mutuelle des attestations, les droits d'antériorité, les échanges d'informations entre les autorités compétentes et la reconnaissance de la traite d'êtres humains ou du trafic de stupéfiants comme motif d'exclusion de la profession.

S'agissant des registres, le Parlement et le Conseil s'accordent sur une démarche graduelle. En fait, la Commission déterminera la structure des données pour les registres électroniques nationaux d'ici la fin de 2009, mais les deux institutions ont proposé des calendriers différents, le Conseil demandant une date de mise en œuvre plus tardive.

Il existe également d'autres questions sur lesquelles la position du Conseil différait initialement de celle du Parlement, mais après de longues et fructueuses négociations, les deux institutions ont trouvé un compromis acceptable.

Il s'ensuit que le Parlement a accepté un calendrier plus souple pour la mise en œuvre et l'interconnexion des registres électroniques nationaux (le 31 décembre 2012). Il a été convenu que les infractions les plus graves ne seraient incorporées dans les registres électroniques nationaux qu'après 2015, que la période de validité limitée pour l'autorisation d'exercer la profession de transporteur par route serait supprimée, que l'examen serait maintenu dans l'État membre de résidence, que la structure des registres électroniques comprendrait un volet public et un volet confidentiel, que les références dans le contenu du règlement à la limitation des licences d'accès au marché du transport routier seraient supprimées, étant entendu que presque toutes les références aux licences d'accès au marché du transport routier ne se trouvent que dans les deux règlements de M. Grosch.

J'attends avec beaucoup d'intérêt les observations de mes collègues députés.

Pavel Svoboda, *président en exercice du Conseil*. – (CS) Mesdames et Messieurs, dans le débat d'aujourd'hui, je représente mon collègue du gouvernement, le ministre des transports, M. Petr Bendl, qui, contre toute attente, a dû rester à Prague.

Je voudrais vous remercier de m'offrir l'occasion de m'adresser à vous avant le vote de demain sur le paquet «transports routiers». La présidence tchèque considère que la finalisation de cet ensemble de textes réglementaires est extrêmement importante. Ce paquet est important car il répond à la nécessité d'une approche claire et harmonisée du système actuel de cabotage, comparé aux approches en vigueur dans les divers États membres, et de l'accès au marché des transporteurs.

Avec l'assistance et le soutien des rapporteurs, la présidence a obtenu un résultat très positif concernant cet ensemble important de textes réglementaires. Je sais que tous ont déployé beaucoup d'efforts pour obtenir ce résultat et que tous ont dû faire des compromis. Tous ont fait montre d'une approche constructive lors des négociations afin de parvenir à un accord en deuxième lecture.

Il ressort de nos discussions ces points essentiels que nous pouvons résumer comme suit: une spécification plus détaillée des règles de cabotage, la possibilité offerte aux conducteurs engagés dans des services individuels de transports internationaux occasionnels de voyageurs de travailler pendant douze jours consécutivement et des contrôles plus stricts des compagnies de transport. Le secteur des transports routiers va désormais disposer d'un ensemble de règles simplifiées et de mécanismes de contrôle pour le cabotage ainsi que de dispositions ayant force exécutoire en ce qui concerne l'accès aux marchés du transport. Il existera également des règles claires pour protéger des abus et garantir une concurrence loyale, une plus grande efficacité et de meilleurs contrôles dans ce secteur.

Le compromis sur le cabotage constituera une contribution importante à un marché du transport de marchandises par route plus transparent, plus efficace et plus sûr. Il permettra d'autres améliorations dans le marché du transport de marchandises par route en créant parallèlement un cadre plus juste et plus transparent pour l'ensemble du secteur des transports routiers. Il diminuera le nombre des transports à vide sur les routes de l'UE, contribuant ainsi à diminuer les émissions de CO₂. Le compromis prévoit que les États membres utiliseront des mécanismes de sécurité appropriés pour prévenir les infractions dues au cabotage sur le marché du transport de marchandises. Les nouvelles règles sur le cabotage entreront en vigueur six mois après la publication du règlement au Journal officiel. En 2013, la Commission examinera la possibilité d'autres mesures relatives à l'ouverture du marché du transport de marchandises par route et à la libéralisation du cabotage.

Je suis persuadé que le nouveau cadre juridique pour le transport des marchandises et des voyageurs dans l'UE va contribuer de manière significative à la reprise rapide et durable de l'économie. Je voudrais remercier le Parlement pour le travail qu'il a accompli afin d'obtenir un accord au cours des négociations sur ce paquet, et je voudrais remercier en particulier les rapporteurs, M^{me} Silvia-Adriana Ţicău et M. Mathieu Grosch, dont l'excellent travail et le dévouement ont permis de garantir un résultat tout à fait positif.

Antonio Tajani, *vice-président de la Commission*. – (IT) Monsieur le Président, Monsieur Svoboda, chers députés, la Commission ne peut manquer d'être satisfaite du compromis obtenu sur le paquet «transports routiers», puisqu'il nous permet de conclure la procédure législative à un moment où l'industrie des transports a besoin de règles simples et efficaces et d'être libérée des charges bureaucratiques.

Je dois dire que la décision que nous sommes en train de prendre permettra également de rendre nos routes plus sûres; je crois en effet que chaque fois que nous prenons des mesures dans le secteur des transports, et notamment des transports par route, nous ne devons jamais perdre de vue notre objectif, qui est de réduire de moitié le nombre des victimes sur les routes de l'UE. Les règles que le Parlement est en train d'adopter contribuent, je crois, à atteindre cet objectif.

Nous sommes également satisfaits parce qu'il s'agit d'un autre signal envoyé aux citoyens par les institutions européennes à la veille des élections, et parce que la procédure législative peut être conclue en deuxième lecture, juste deux ans après la présentation de trois propositions législatives importantes et complexes. Elles ont peut-être provoqué des débats difficiles, mais, en fin de compte, la conscience institutionnelle et le bon sens ont prévalu, au même titre que la volonté politique de répondre aux exigences des citoyens et du secteur des transports en général.

Je voudrais examiner rapidement les rapports dont nous débattons afin d'apporter quelques réponses aux questions posées par les rapporteurs. Je commencerai par l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus: il est vrai que le cabotage représente un aspect très limité de l'activité des transports prise dans son ensemble, mais, d'un point de vue politique, il s'agit d'un domaine très sensible. Si le cabotage est utilisé en complément du transport international, il contribue également à faire un meilleur usage de la capacité et à réduire les transports à vide, ce qui signifie une diminution du nombre des poids lourds sur la route – et vous n'êtes pas sans savoir combien d'accidents de la route impliquent des véhicules lourds. Ce règlement clarifiera les règles relatives au cabotage qui seront appliquées – et je me réfère ici notamment au commentaire de M. Grosch – de manière uniforme et non bureaucratique dans toute l'UE sans influencer sur la coopération existante entre les États membres aux termes de l'article 306 du Traité. En outre, des procédures nationales pesantes encore en vigueur seront abolies afin de permettre aux entreprises de transport d'utiliser au mieux les possibilités du cabotage. La Commission suivra de près l'évolution du marché du transport routier et publiera un rapport en 2013.

Si ce rapport le juge opportun et si les conditions d'une concurrence loyale ont fait l'objet d'une meilleure harmonisation, la Commission proposera une plus grande ouverture du marché du cabotage. La Commission a fait une déclaration dans ce sens, qui sera transmise au secrétariat du Parlement pour être incluse dans les rapports de ce débat. Cette déclaration sera également publiée au Journal officiel, accompagnée de la proposition législative.

J'en arrive à présent au travail de M^{me} Țicău concernant les règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route. La Commission se félicite de l'introduction d'une nouvelle règle de douze jours. Il s'agit d'une mesure spécialement adaptée qui tient compte des conditions très particulières de certains types de transport de passagers prévoyant une durée supérieure à six jours, mais n'exigeant pas normalement un grand nombre d'heures de conduite, par exemple, les voyages scolaires, les vacances de neige et certaines excursions. La nouvelle législation prévoit également des mesures extrêmement rigoureuses pour que la sécurité routière ne soit pas menacée, je peux vous l'assurer. Cent types différents de licences communautaires sont actuellement en vigueur dans l'UE qui souvent compliquent et rallongent les contrôles. Avec la nouvelle législation, il n'y aura qu'un type et qu'un format standardisé de licence communautaire utilisé dans toute l'Union.

J'en arrive à présent au troisième texte en débat: l'accès au marché du transport international de marchandises par route. Dans un marché de plus en plus ouvert, nous devons harmoniser les conditions imposées aux entreprises en concurrence sur ce marché. C'est l'objectif du nouveau règlement, qui remplace une directive et renforce en même temps les conditions auxquelles les entreprises doivent satisfaire. Chaque entreprise devra désigner un gestionnaire des transports responsable du bon fonctionnement de l'entreprise dans son ensemble.

De plus, afin d'éviter les «sociétés de complaisance», des garanties supplémentaires devront être fournies concernant les sièges statutaires des sociétés. De même, un nouveau registre électronique sera établi afin d'intensifier l'échange d'informations entre les autorités nationales et de rendre les contrôles plus intelligents et efficaces. Tout ceci contribue également à garantir la sécurité routière.

Enfin, les entreprises de transport reçoivent aujourd'hui un message très clair des législateurs concernant les infractions les plus graves impliquant des retraits de licence, par exemple ces cas répétés de manipulation de tachygraphes. Cette pratique touche malheureusement tous les pays de l'UE; mais elle ne constitue pas seulement une violation des règles, elle menace également la sécurité des personnes qui voyagent sur les

routes européennes, étant entendu que des conducteurs fatigués ne peuvent réagir rapidement si des problèmes devaient survenir.

C'est pourquoi je disais en commençant mon intervention que les lois en passe d'être votées par cette Assemblée constituent une contribution sérieuse et importante à notre lutte commune, de la Commission comme du Parlement, pour réduire de manière radicale le nombre des victimes du trafic routier. Je voudrais donc vous remercier de votre empressement à adopter aussi rapidement ces textes de loi.

Permettez-moi de répéter que c'est un signal fort que nous envoyons aux citoyens européens, prouvant encore une fois que le Parlement – et je le dis notamment pour avoir siégé à cette Assemblée pendant quinze ans – a fait la démonstration d'une grande efficacité et d'un grand sérieux dont je lui suis reconnaissant.

Georg Jarzembowski, *au nom du groupe PPE-DE.* – (DE) Monsieur le Président, je voudrais remercier le Conseil et la Commission pour leur coopération constructive avec le rapporteur de notre Parlement. Comme l'a dit le vice-président lui-même, M. Tajani, c'est un très bon exemple de la célérité avec laquelle un résultat positif peut être obtenu, même s'agissant de dossiers difficiles.

Toutefois, je ne peux taire le fait que nous ne soyons pas particulièrement satisfaits du régime du cabotage. Ainsi que le président en exercice du Conseil – et vous aussi, Monsieur le Vice-président – l'ont mentionné, il est en soi préférable, pour des raisons d'environnement et d'économie, d'éviter les transports à vide en Europe. Il vaudrait donc mieux que les restrictions au cabotage soient tout à fait supprimées, et le plus tôt sera le mieux.

À titre d'étape intermédiaire, nous acceptons trois opérations de cabotage en sept jours, mais nous attendons avec la plus grande impatience votre rapport, en espérant qu'il établisse que 2014 marquera la fin de ces restrictions. Après tout, le cabotage constitue une infime partie du secteur des transports, mais qui représente un gaspillage en termes financiers avec des effets négatifs pour l'environnement. C'est pourquoi j'espère que vous présenterez une proposition appropriée en 2013, étant entendu que des restrictions au cabotage sont insensées dans un marché intérieur européen constitué de 27 pays.

Je voudrais également remercier le Conseil et la Commission de nous avoir finalement soutenus sur la réintroduction de la règle des douze jours concernant les autobus et les autocars. C'est très important pour le secteur des transports par autobus et autocars qui, dans beaucoup de pays, est constitué de petites et moyennes entreprises, étant donné que l'introduction de deux chauffeurs sur ce type de voyage – qui s'adressent principalement aux personnes du troisième âge – a entraîné des problèmes pour les PME. Nous sommes satisfaits de voir ceci prendre fin en six mois. Il faut bien comprendre qu'il y a un grand nombre de personnes, notamment âgées, qui n'aiment pas prendre l'avion mais auraient encore envie de faire du tourisme en Europe, de profiter du soleil en Italie, en Espagne ou ailleurs, d'où l'importance de réintroduire cette règle des douze jours pour les autobus et autocars, permettant ainsi aux personnes âgées de voyager dans des conditions de prix abordables. Il s'agit d'un vrai succès pour nous, pour les entreprises d'autobus et d'autocars et pour les voyageurs, et j'en suis donc très reconnaissant au Conseil et à la Commission.

Brian Simpson, *au nom du groupe PSE.* – (EN) Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à remercier les deux rapporteurs pour leur travail sur ce dossier difficile. Il est clair que ce paquet, et notamment la question de la levée des restrictions au cabotage, ont divisé l'opinion selon des clivages nationaux. Je pense cependant que le résultat qui nous est présenté aujourd'hui est un accord acceptable.

J'avais de sérieuses craintes concernant le cabotage intégral, réalisé d'une traite sans la moindre harmonisation des coûts sociaux, ni même des coûts d'exploitation, des différents transporteurs. Une telle option aurait nui selon moi à l'industrie du transport de marchandises par route, non seulement dans mon propre pays, mais aussi dans d'autres États membres. Le compromis prévoyant un cabotage temporaire est donc non seulement pertinent, mais il constitue également une solution applicable, qui permettra trois trajets nationaux après un trajet international. Le cabotage temporaire nous permet également de mettre un terme à l'aberration environnementale que représentaient ces poids lourds parcourant des centaines de kilomètres à vide, sans perturber les marchés nationaux.

Enfin, je suis heureux de pouvoir soutenir les nouvelles mesures d'exécution introduites par le rapport Țicău. Celles-ci doivent aller de pair avec une plus grande ouverture des marchés. Elles permettront aux États membres de mettre en place des mesures d'exécution strictes et efficaces.

Jeanine Hennis-Plasschaert, *au nom du groupe ALDE.* – (NL) Cela fait des années que les esprits s'échauffent toutes les fois qu'il est question de ce phénomène du cabotage. Il est dit de la législation actuelle, comme cela

a déjà été signalé, qu'elle est trop vague en raison de l'utilisation du terme «temporaire». D'après ce que nous avons observé, c'est l'excuse parfaite invoquée par plusieurs États membres pour protéger davantage leur propre marché.

Afin de préciser les choses une fois pour toutes, la Commission a affirmé qu'elle présentera une proposition visant à résoudre tous ces problèmes. Je l'attends avec beaucoup d'espoir. Cependant, et c'est assez surprenant, la Commission a proposé d'imposer des restrictions fermes à l'étendue de la pratique du cabotage. C'est surprenant, car les règles existantes ont tout ce temps été considérées comme une étape intermédiaire vers une liberté complète. En 2009, d'après la Commission et le Conseil, nous étions censés nous diriger vers une liberté complète.

Je considère que l'accord qui nous est à présent soumis, et que nous voterons demain, est plus que décevant. Au lieu de plus de libertés, les transporteurs routiers sont confrontés à plus de restrictions. Nous avons besoin d'une approche communautaire, j'en suis sûr, on ne peut plus d'accord. Le secteur ne devrait pas tolérer un jour de plus toutes les sortes de bricolages nationaux.

Toutefois, Monsieur le Président, cet accord est totalement contraire aux principes et objectifs du marché intérieur. Les arguments cités en sa faveur tels que la sécurité du trafic routier, l'environnement et une réduction de la charge administrative ne tiennent pas le moins du monde. Il n'y aura pas de véritable marché libre, Monsieur Tajani, et ceci alors que chaque restriction entraîne davantage de mouvements de transport. C'est tout sauf réalisable, Monsieur Simpson. Travailler en fonction du principe qu'il vaut mieux quelque chose plutôt que rien du tout n'est pas une option pour le groupe Alliance des démocrates et des libéraux pour l'Europe. Cela ne fonctionne pas dans ce cas précis.

Roberts Zile, au nom du groupe UEN. – (LV) Merci Monsieur le Président. Monsieur le Commissaire, je voudrais évidemment remercier les deux rapporteurs et toutes celles et ceux qui ont été impliqués dans la recherche d'un compromis; je voudrais toutefois ajouter qu'il y a des aspects à la fois positifs et négatifs dans ce que nous avons réalisé. Par exemple, en ce qui concerne le transport des personnes, il est bien que nous soyons parvenus à réduire les obstacles au transport dans les régions frontalières, où il y a un flux important de véhicules de transport transfrontalier. Toutefois, au moment où, compte tenu des circonstances économiques difficiles, la solidarité est nécessaire, des tendances protectionnistes sont visibles en ce qui concerne les marchés nationaux, et ce en raison de ce concept d'utilisation «temporaire», les restrictions servent encore de prétexte à plusieurs États membres pour continuer de protéger leurs marchés nationaux. Malheureusement, ces États membres vont pouvoir faire usage d'une clause de sauvegarde qui leur donnera l'occasion d'exploiter les sérieuses difficultés rencontrées sur le marché du transport national comme prétexte pour s'adresser à la Commission et adopter des mesures de protection. En outre, il serait à déplorer qu'ils puissent également le faire après 2014, ce qui était le cas dans la position initiale du Parlement européen. Je voudrais également faire une remarque similaire à propos des transports internationaux de voyageurs par autobus. La disposition prévoyant qu'au cas où le transport international constitue une menace à la viabilité de la prestation de services semblables, un État membre peut suspendre ou annuler la licence du transporteur, est, à mon avis, inacceptable pour le fonctionnement du marché unique. Je vous remercie.

Georgios Toussas, au nom du groupe GUE/NGL. – (EL) Monsieur le Président, la position commune du Conseil de l'Union européenne, au même titre que la proposition de règlement initiale de la Commission, libéralise les marchés nationaux des transports routiers des passagers et des marchandises et octroie aux compagnies internationales de transport de l'Union l'accès aux marchés intérieurs des États membres. En fait, elle apporte aux grands monopoles le transport routier national et international sur un plateau d'argent.

Les propositions contenues dans les rapports du Parlement européen vont même dans un sens encore plus réactionnaire. Elles exigent la libéralisation immédiate et complète des marchés et la levée de tous les obstacles, limitations et contrôles. Les expériences amères des travailleurs leur permettent à présent de comprendre que la pression des grands groupes monopolistiques sur le transport routier va avoir des conséquences pénibles dans leur vie.

La libéralisation des marchés nationaux des transports routiers de marchandises et de voyageurs intensifie l'exploitation des travailleurs qui se verront obligés de rouler sans interruption et sans bénéficier des mesures nécessaires à leur repos et sécurité, balaye leurs droits en matières de salaires, de travail et d'assurance, accroît les risques pour la sécurité routière et impose la concentration du secteur entre les mains de monopoles internationaux, qui en retireront des profits énormes, entraînant des conséquences désastreuses pour les indépendants et les petites entreprises de ce secteur. Cela se traduit par une hausse des frais de transport, une baisse de la qualité des services et une augmentation des risques pour la sécurité des passagers.

C'est pourquoi nous avons voté contre les positions communes et recommandations du Parlement européen. Le mouvement de la classe ouvrière est opposé aux restructurations capitalistes et exige la création d'un marché unique des transports publics fondé sur le principe qui vise à répondre aux besoins actuels du peuple.

Johannes Blokland, *au nom du groupe IND/DEM.* – (NL) Si j'avais prédit vers 1980 que la fin des restrictions au cabotage ne serait toujours pas en vue en 2009, il ne fait aucun doute que mon auditoire se serait bien moqué de moi. Après tout, les restrictions au cabotage constituent, par définition, des infractions flagrantes aux règles du marché intérieur européen.

Aujourd'hui, en 2009, nous sommes une fois encore confrontés, en deuxième lecture, à la perspective de rentrer chez nous les mains vides. Il va sans dire que je soutiendrai les amendements soumis par le groupe Alliance des démocrates et des libéraux pour l'Europe, mais comme le groupe du parti populaire européen (démocrates-chrétiens) et des démocrates européens refuse délibérément de céder sur cette question, il porte un coup fatal au futur du transport routier de marchandises. Je suis content de voir que la règle des douze jours a été retenue dans les propositions, mais mécontent que cela ait été fait aux dépens de la fin des restrictions sur le cabotage.

Si les amendements 17 et 18 ne sont pas adoptés, je voterai contre le résultat final. Je refuse d'inscrire mon nom sur une proposition qui nuit à l'environnement, défavorise le secteur des transports et ne respecte absolument pas les rouages du marché intérieur européen.

Corien Wortmann-Kool (PPE-DE). – (NL) Je voudrais commencer par dire que la bonne nouvelle dans la proposition dont nous sommes en train de débattre concerne le fait que la règle des douze jours pour le transport par autobus ait été supprimée.

En ce qui concerne le cabotage toutefois, la proposition est franchement décevante. Après tout, au début des années 1990, et même dans les années 1980, il était convenu que cette restriction au libre transport des marchandises serait de nature temporaire. C'est la raison pour laquelle nous autres, députés du groupe du parti populaire européen (démocrates chrétiens) et des démocrates européens, mais également des membres d'autres groupes politiques, avons formulé des propositions en première lecture visant à lever les restrictions d'ici à 2014. Ces derniers mois, il est pourtant apparu de façon évidente que les États membres se sont opposés à cette proposition, malgré les efforts que M. Grosch, en tant que rapporteur, a en définitive déployés pour avoir une date sur la table. L'opposition a été acharnée, et c'est une très mauvaise nouvelle.

Le protectionnisme en période de crise est la pire des nouvelles pour l'Europe, parce que, comme M. Tajani l'a à juste titre fait remarquer, il signifie un gaspillage d'argent et une atteinte à l'environnement. C'est la raison pour laquelle les démocrates chrétiens néerlandais (CDA) voteront contre cette proposition, bien que nous soyons conscients que ce sont les États membres qui bloquent cette mesure, mais nous ne pouvons malheureusement rien y faire. Le contenu de cette proposition est mauvais et inapplicable. Cette législation n'est donc pas seulement mauvaise en temps de crise, elle est également symbolique.

C'est la raison pour laquelle je voudrais encourager le commissaire à ne pas laisser les choses en l'état, et à prendre une fois de plus l'initiative, à se saisir de son droit d'initiative au cours des prochaines années pour supprimer malgré tout cette restriction au cabotage. Les démocrates chrétiens le soutiendront dans son action.

Gilles Savary (PSE). – Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, je voudrais tout d'abord rendre hommage au sens du compromis de nos deux rapporteurs, Mathieu Grosch et Silvia-Adriana Ticău, parce que c'est un sujet difficile au sens où, oui, nous voulons le marché intérieur, mais l'opinion publique et les chefs d'entreprise ne comprennent pas que le marché intérieur soit parfois l'obligation du suicide pour certains d'entre eux, de la régression économique ou du chômage.

Le marché intérieur ne vaut, devant les opinions publiques, que s'il est gagnant-gagnant. Or, nous savons très bien aujourd'hui que, sur des questions comme le cabotage, les conditions sociales sont telles, dans les différents pays, que, s'il était systématisé, nous pourrions voir, en l'état actuel des choses, un certain nombre de travailleurs des pays à hauts standards de salaires, évacués, évincés du marché, par des pays à bas standards de salaires.

Et donc, je trouve que la position qui a été adoptée est finalement la bonne. Il faudra libéraliser le cabotage, mais il est encore trop tôt pour le faire brutalement et sans discernement. Donc, le fait d'avoir la notion de cabotage consécutif, avec un aménagement qui nous renvoie à une clause de rendez-vous pour un rapport

sur les incidences sociales par la Commission, et surtout qu'on n'ait pas une date automatique et aveugle de libéralisation, nous convient tout à fait.

Et c'est la raison pour laquelle nous voterons ce rapport, en demandant à la Commission d'être attentive et en exprimant le souhait qu'il y ait une libéralisation à terme, mais qu'elle se fasse sans qu'il y ait des fausses concurrences et des dumpings sociaux qui font tant de mal à l'image de l'Europe et qui ont motivé, dans un pays comme le mien et sans doute aussi dans le pays de M^{me} Wortmann-Kool, le « non » brutal au traité constitutionnel européen par crainte du déclassement social. Donc, je remercie ces deux rapporteurs.

Dirk Sterckx (ALDE). - (NL) Je voudrais remercier M. Grosch et M^{me} Țicău pour leur travail, et je pense que M^{me} Țicău a raison d'être stricte à propos de la question de l'accès au marché dans son rapport. Si vous dirigez une entreprise de transports, vous devez respecter un certain nombre de règles et, comme M. Grosch l'a déjà signalé, les sociétés «boîtes aux lettres» doivent disparaître, étant donné qu'elles sont la cause de la poursuite d'un grand nombre d'abus. Mais il est question du rapport de M^{me} Țicău.

Pourquoi ne pouvons-nous pas donner aux sociétés auxquelles s'appliquent des règles strictes un marché européen où travailler? Pour en revenir au rapport de M. Grosch, j'aurais aimé y lire une clarification, pas une restriction. Dans ces conditions, la majorité de notre groupe ne peut adhérer au compromis auquel M. Grosch est parvenu.

Nous sommes en train de faire marche arrière, dans la mesure où nous limitons, une fois encore, les possibilités des entreprises de transports routiers sur le marché européen. Il n'y a pas de perspectives d'ouverture du marché en 2014, conformément à la demande du Parlement. Le Conseil est en désaccord, mais je pense que c'est une concession de trop. En fait, nous sommes en train d'organiser des transports à vide pour les poids lourds – quelque chose qui, à l'heure actuelle, ne devrait simplement pas exister. Je doute que ces États membres qui ont maintenant ouvert leurs marchés respectifs au cabotage puissent encore le faire dans le cadre de cette réglementation, s'ils voulaient le faire sur la base d'accords bilatéraux. Je me demande aussi comment vont faire maintenant les États membres qui prétendent que le contrôle est difficile, parce que cela n'est pas beaucoup plus facile. C'est la même chose dans tous les pays, mais il est difficile d'effectuer des contrôles et je voudrais savoir si les autorités de police seraient en mesure de le faire.

Si le coût de la main-d'œuvre et le dumping social en sont les raisons, pourquoi ne puis-je avoir accès aux documents dans lesquels les autorités françaises réprimandent des clients français ayant trop utilisé les services de chauffeurs de poids lourds belges? Ils sont plus chers que les chauffeurs français. Pourquoi est-ce que j'entends alors des histoires de chauffeurs de poids lourds belges qui, pour des délits relativement mineurs, ont été arrêtés au Royaume-Uni? Car, là-bas aussi, les services des chauffeurs sont meilleurs marchés qu'en Belgique. Donc, si les abus sociaux sont censés être une raison, cela n'est certainement pas le cas ici.

À mon avis, la conséquence en est que nous allons faire marche arrière en ce qui concerne le marché intérieur. Demain, nous approuverons les systèmes de transport intelligents, affirmant de la sorte que la technologie des communications et la technologie de l'information impliquent une plus grande efficacité des transports de marchandises. Mais nous ajoutons que nous allons les limiter pour des raisons politiques. Ceci très regrettable, et je m'opposerai donc à l'accord que, malheureusement, le Parlement approuvera à la majorité.

Michael Henry Nattrass (IND/DEM). - (EN) Monsieur le Président, voici un nouveau lot de rapports destiné à tenir occupées nos commissions - une nouvelle vague de pollution dans un océan de réglementations inutiles. Winston Churchill disait qu'avec 10 000 règlements, on savait tout respect pour la loi. Le respect britannique a été sapé. Un sondage de la BBC indique que 55 % des Britanniques veulent quitter l'Union et que 84 % souhaitent que le Royaume-Uni conserve ses prérogatives.

Le président Pötering a confirmé que l'UE produisait 75 % des lois. En 35 ans, cela représente plus de lois que l'Angleterre n'en a produites depuis le roi Richard III, en 1485. Nous voici donc, composant une loi pour corriger la loi. Où cela s'arrêtera-t-il?

Le Royaume-Uni quittera l'Union, entretiendra avec elle des relations de bon voisinage et, par-delà la Manche, vous regardera vous débattre dans votre océan de règlements, jusqu'à la noyade sous le millier de directives sur les camions que l'UE s'est imposé.

Dieter-Lebrecht Koch (PPE-DE). - (DE) Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, Mesdames et Messieurs, le paquet des transports routiers comprend trois thèmes mutuellement complémentaires qui ont un impact significatif sur les marchés du transport des marchandises et des personnes. Il bénéficiera aux

transporteurs, aux chauffeurs et aux utilisateurs, en particulier dans le climat économique actuel. En même temps, il permettra d'améliorer la sécurité de nos routes, d'augmenter l'efficacité des transports et de favoriser la viabilité environnementale.

Je me félicite du choix de la forme du règlement pour atteindre nos objectifs ambitieux. Les interdictions pesant sur les opérations de cabotage entraînent les transports à vide que nous ne pouvons ni ne voulons nous permettre, tant d'un point de vue financier que d'un point de vue énergétique ou écologique. Par ailleurs, une ouverture illimitée du marché des transports de marchandises aboutirait à des distorsions résultant d'une concurrence déloyale – ce qui explique pourquoi elle envisagée par étapes. Le cabotage est autorisé à condition qu'il ne devienne pas une activité permanente ou continue dans un État membre dans lequel l'opérateur n'est pas résident.

Malheureusement, cette étape initiale ne signifie pas encore l'ouverture complète des marchés nationaux du transport routier, mais elle laisse cette possibilité ouverte. Les transports à vide ont déjà été réduits et l'environnement est protégé.

En ce qui concerne l'accès au marché transfrontalier du transport des personnes, l'objectif principal est la réduction de la bureaucratie au profit de procédures simples, rapides pour l'autorisation de services réguliers transfrontaliers. Les documents doivent être harmonisés et les contrôles simplifiés. Je me félicite particulièrement de l'introduction de la règle des douze jours révisée pour les voyages en autobus transfrontaliers organisés. Elle sera profitable aux vacanciers ainsi qu'aux entreprises de transport par autobus et autocars, sans compromettre la sécurité. Il s'agit d'une politique citoyenne.

À l'avenir, l'autorisation d'exercer la profession de transporteur routier sera soumise à des conditions spécifiques, transparentes. Elles amélioreront le statut de cette profession, garantiront la reconnaissance des qualifications professionnelles et permettront de lutter contre les pratiques de dumping. L'augmentation de la sécurité et de la fiabilité sera tangible.

Saïd El Khadraoui (PSE). - (NL) Tout d'abord, je voudrais bien sûr remercier les rapporteurs, M. Grosch et M^{me} Țicău, pour le travail qu'ils ont effectué et pour le fait qu'ils soient parvenus à trouver un compromis sur ce paquet; un compromis qui tout au plus ne devrait pas se prolonger au-delà de quelques années, étant donné qu'il s'agit seulement d'une mesure transitoire. En ce qui concerne les transports routiers, il y a deux points importants que je voudrais soulever. Le premier concerne, en effet, l'accès à la profession. À mon avis, ce point a été élaboré de manière à s'assurer que ceux qui veulent travailler dans ce secteur offrent toutes les garanties.

Le cabotage fait clairement polémique. Il s'agit d'une bonne mesure transitoire qui était nécessaire pour définir plus clairement ce qui est possible. Par le passé, il avait été formulé en termes plutôt vagues que le cabotage est possible à titre temporaire. Il a maintenant reçu une définition plus claire: soit trois opérations sur une période de sept jours. Il est en effet logique que tout devrait être grand ouvert, mais je crois que le moment n'est pas encore propice.

Le compromis qui est à présent nous est soumis, à savoir le fait que nous examinons la situation sociale dans l'Union européenne sur une période de quelques années, et prenons le cas échéant d'autres mesures, m'apparaît comme une proposition très raisonnable. Cette ouverture du marché devrait aller de pair avec un rééquilibrage social. Pendant ce temps, il devrait être possible pour un certain nombre de pays, ou un groupe de pays, comme le Benelux, par exemple, de s'entendre entre eux pour que les choses restent en l'état de sorte que l'ouverture du cabotage demeure possible. Tant que les conditions de travail et de rémunération sont plus ou moins les mêmes, cela ne me pose personnellement aucun problème, mais, en général, cela n'est évidemment pas le cas, et c'est pourquoi cette étape intermédiaire est indispensable.

Ari Vatanen (PPE-DE). – (EN) Monsieur le Président, en quittant l'hémicycle ce soir, la plupart d'entre nous monterons dans une voiture noire. Il s'agit de voitures et de chauffeurs de qualité, et nous connaissons tous le professionnalisme de ces derniers. Personne ne le conteste. Ils répondent aux critères.

Si je partage en partie l'opinion exprimée il y a quelques instants par mon collègue britannique, qui se plaignait de l'excès de législation – il est vrai qu'il nous arrive de produire trop de lois –, je n'en déplore pas moins que l'accès européen aux règles professionnelles n'ait pas été élargi aux taxis, car nous utilisons tous des taxis dans nos différents États membres et que leur qualité est très inégale. Lorsqu'on emprunte un taxi, la fiabilité est une qualité essentielle, au même titre que la qualité: il est bon de savoir à quoi s'attendre. C'est également une question de sécurité. Très souvent, vous vous retrouvez seul dans la voiture, dans un environnement peu familier. Pour nombre d'entre nous, le taxi est également le premier contact avec un nouveau pays. Il

serait donc logique que les chauffeurs de taxi respectent certains critères européens. Cela impliquerait également que, si ces chauffeurs étaient professionnels et bien formés et savaient où ils allaient, nous n'aurions pas à craindre la surfacturation.

Dans certains pays, tels que l'Allemagne, la Suède, la Slovaquie ou la Finlande, la législation nationale est très stricte en la matière, et les taxis fonctionnent bien. Les taxis londoniens sont également réputés pour leur qualité. Nous devrions partager ces meilleures pratiques. D'ici là, cependant, en attendant cette législation définissant certains critères pour les taxis, nous devrions peut-être légiférer pour nous contraindre à accorder des pourboires décentes à ces chauffeurs qui nous ramènent chez nous le soir.

Pavel Svoboda, *président en exercice du Conseil*. – (CS) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je voudrais vous remercier des différentes contributions que vous avez faites au cours de ce débat. Je voudrais vous assurer que le Conseil est pleinement déterminé à consolider et parachever le marché unique. Par conséquent, la présidence estime qu'une adaptation des dispositions juridiques communautaires existantes était nécessaire. De même, la présidence fait pleinement sien l'objectif de relance de la compétitivité du secteur des transports routiers dans l'UE en rationalisant et simplifiant le cadre juridique existant, limitant de ce fait les infractions au marché. Toutefois, l'ouverture complète des marchés nationaux exposerait nos transporteurs à une concurrence déloyale et détériorerait le fonctionnement du marché, car il existe toujours des écarts fiscaux et sociaux significatifs entre les États membres. Il faut l'éviter, particulièrement en cette période de crise où l'économie dans son ensemble nécessite un examen approfondi et minutieux des meilleures méthodes de stimulation et de relance. Il est évident que d'ici 2013 au plus tard, la Commission évaluera encore la situation sur le marché en vue de poursuivre sa libéralisation. Cette version du compromis représente un moyen équitable et équilibré de combiner les divers intérêts.

Notre objectif commun est d'augmenter l'efficacité et la viabilité. Ces règles juridiques constitueront un apport significatif en termes de réduction des infractions aux règles de la concurrence économique et d'amélioration de la conformité aux dispositions juridiques dans le domaine social ainsi qu'aux règlements en matière de sécurité des transports routiers de la part des opérateurs de transport. Cette réglementation entraînera également une réduction importante de la charge administrative à la fois pour les transporteurs routiers et les organismes de contrôle. Elle devrait également fournir au secteur un cadre juridique et administratif lui permettant de tirer des profits supplémentaires du marché communautaire. Je crois fermement que cet ensemble important de règles juridiques appuiera et facilitera le transport routier et permettra de stimuler la reprise économique. Je voudrais vous remercier une fois encore de l'excellente coopération qui nous a permis de parvenir à un compromis commun pour la réalisation de ces objectifs.

PRÉSIDENT DE M. MIGUEL ANGEL MARTÍNEZ MARTÍNEZ

Vice-président

Antonio Tajani, *vice-président de la Commission*. – (IT) Monsieur le Président, chers députés, je pense que ce que le Parlement est sur le point d'adopter représente un bon compromis, conciliant les demandes du Conseil, les demandes de la majorité des députés du PE et les propositions de la Commission européenne.

Il est évident que lorsqu'un compromis est nécessaire, chacun doit faire un pas en arrière pour que les autres fassent de même, et donc je pense que les paroles de M. El Khadraoui étaient sages: dans les circonstances actuelles, nous avons fait de notre mieux. Comme je l'ai dit lors de mon intervention précédente, en ce qui concerne le cabotage, la Commission a l'intention d'examiner la situation et de voir s'il serait possible de parvenir à un accord – ce qui dépendra de l'état de la situation –, s'il est possible que nous puissions ouvrir davantage ce secteur et nous engager ainsi dans la direction demandée par de nombreux députés, mais il nous faudra bien sûr jauger la situation au moment venu.

Je le répète, je pense qu'il s'agit d'un bon compromis, et je voudrais m'adresser à M. Sterckx, qui a la courtoisie et la bonne volonté de ne pas seulement critiquer, mais également d'écouter la réponse, à la différence de beaucoup de députés qui ont émis des critiques mais se montrent ensuite malheureusement incapables d'écouter les observations de la Commission en réponse à ce qu'ils ont dit. Je voudrais rassurer M. Sterckx, qui se soucie à juste titre de l'existence d'accords préalables concernant son pays d'origine et les autres pays du Benelux.

Je suis toutefois convaincu que cette législation, telle qu'elle est sur le point d'être adoptée, n'aura pas – comme je l'ai dit précédemment – de répercussions négatives sur les accords existants. Ceux-ci demeureront en vigueur, car la nouvelle législation élargira la situation mais n'affectera pas, et donc ne compromettra pas, les accords bilatéraux ou trilatéraux qui existent déjà. Par conséquent, je crois pouvoir rassurer M. Sterckx

que, telle que je vois les choses, et je crois mon interprétation juste et réelle, il n'y aura pas de répercussions négatives sur les accords qui principalement – je le répète – concernent le Benelux.

Je voudrais également rassurer M. Blokland et M^{me} Wortmann-Kool à propos des préoccupations qu'ils ont formulées: nous n'avons pas l'intention de nous arrêter ici, nous attendons – je le répète – de voir comment évolue la situation; en 2013, nous préparerons un rapport d'évaluation de l'état actuel de la situation, de la manière dont les choses ont évolué et, si c'est possible, si nous l'estimons nécessaire, nous proposerons encore au Parlement et au Conseil un élargissement éventuel de la situation et une libéralisation ultérieure du système du cabotage. Pourtant, nous sommes bien conscients que plusieurs pays de l'UE défendent un point de vue différent, et donc, afin d'obtenir l'approbation du Conseil, il a été nécessaire de reculer sur d'autres questions.

Cependant, je dirais encore que je pense que c'est une très bonne chose que nous soyons assez rapidement parvenu à un accord qui – je rassurerai aussi M. Jarzembowski – pourrait toujours être amélioré; chaque loi peut être améliorée mais, bien souvent, le mieux est l'ennemi du bien. Je crois que nous agissons comme il faut et je ne pense pas qu'il soit nécessaire de sortir de l'Union européenne lorsque nous abordons ces questions, ainsi que l'a suggéré M. Natrass, car je crois que de bonnes règles sont utiles à l'Union européenne.

Même un quotidien britannique faisant foi comme le *Financial Times* s'est demandé si la Grande-Bretagne ne devrait pas repenser la nécessité d'avoir des règles plus strictes; il ne fait aucun doute que, durant la crise économique et financière, l'Europe a opposé une résistance plus forte que d'autres régions du monde, précisément parce qu'elle a fondé son système économique sur des règles claires.

Je crois, peut-être parce que je suis né à Rome, que l'histoire du droit romain et du code Napoléon ont démontré l'importance d'avoir des règles qui garantissent le développement de la société. Je ne sais de quel côté du mur d'Hadrien est né M. Natrass, mais à en juger par son intervention, je dirais qu'il est né bien au-delà du mur, et c'est la raison pour laquelle ses ancêtres n'avaient nullement la possibilité de connaître le droit romain.

Mesdames et Messieurs, permettez-moi de vous remercier encore pour votre coopération, ainsi que le Conseil pour son travail, et d'exprimer une fois de plus au sein de cette Assemblée mes remerciements au personnel de la direction générale de la Commission que j'ai l'honneur de diriger car, sans sa précieuse contribution, il n'aurait pas été possible d'atteindre un compromis que je crois être positif pour tous les citoyens de l'UE.

Le Président. – Monsieur Sterckx, souhaitez-vous intervernir sur une motion de procédure?

Dirk Sterckx (ALDE). – (NL) Monsieur le Président, je voudrais juste faire savoir au commissaire que M^{me} Hennis-Plasschaert n'est plus ici, étant donné qu'elle devait se rendre à une autre réunion. Je suis l'oreille attentive de chaque membre de notre groupe impliqué dans ce sujet. Je voulais juste vous informer du fait qu'elle ne s'est pas simplement éclipmée.

Le Président. – Merci, Monsieur Sterckx.

Je crois que ce n'était pas une motion de procédure, mais une question de courtoisie.

Mathieu Grosch, rapporteur. – (DE) Monsieur le Président, je voudrais d'abord remercier la Commission pour la clarté de ses réponses. Je voudrais souligner que la restriction sur le cabotage est une disposition transitoire et que la perspective d'une ouverture de ce marché dépendra également du résultat de l'étude, qui est en cours d'exécution.

Un autre aspect très important est qu'ici l'article 306 s'applique – y compris, et c'est assez évident, pour les pays du Benelux, Monsieur Sterckx, ce qui signifie que votre demande est superflue et qu'elle n'a plus besoin de notre soutien.

L'autre point que je veux aborder ici concerne le cabotage lui-même. Après les observations que j'ai entendues ici, je pense que ce compromis est, en fait, bien meilleur que ce que je pensais, pour la simple et bonne raison – et je m'adresse en particulier à mes collègues du groupe Alliance des démocrates et des libéraux pour l'Europe ainsi qu'à mes collègues néerlandais de l'Appel chrétien démocrate (CDA) – que la création d'une disposition transitoire ne signifie pas que nous voulions – passez-moi l'expression – tordre le coup au marché intérieur ou aux entreprises. Si, à ce jour, nous tenons compte du fait que certaines entreprises utilisent des véhicules dernier cri mais payent leurs chauffeurs 400 euros par mois, tandis que d'autres entreprises les payent 1 500 euros par mois, il me semble d'autant plus raisonnable de dire qu'il faut placer la barre un peu plus

haut au niveau social. S'il y a suffisamment d'argent pour répondre aux exigences liées à la mise à niveau des véhicules, il y en a aussi suffisamment pour répondre aux obligations salariales. Cette barre doit être relevée, et c'est alors seulement que le marché pourra être ouvert. À mon avis, c'est avoir une compréhension erronée d'un marché ouvert que de dire que nous devrions l'ouvrir pour voir ensuite où cela va nous mener.

Ma dernière remarque sera la suivante: il est quand même curieux que ce soient toujours ces mêmes pays – le Royaume-Uni, pour citer un exemple – bloquant toute forme d'harmonisation, en particulier dans le domaine de la taxation, qui disent aujourd'hui qu'il y a un déficit d'harmonisation et que nous devrions juste laisser le marché se développer. Certains disent qu'ils veulent voir des restrictions, tandis que d'autres disent que nous en avons beaucoup trop.

Si nous voulons convaincre les citoyens européens, nous ne pouvons pas dire que le marché devrait être ouvert et que tout le reste s'arrangera de lui-même. Bien au contraire, c'est à cette Assemblée, conjointement avec le Conseil et la Commission, de régler la législation environnementale, sociale et fiscale. Alors seulement nous serons crédibles.

Le Président. – Merci beaucoup, Monsieur Grosch, pour votre intervention qui a déjà reçu l'appui de vos collègues dont les applaudissements sont le garant.

Țicău Silvia-Adriana, rapporteure. – (RO) Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, je voudrais tout d'abord remercier le rapporteur fictif, M. Grosch, avec lequel j'ai travaillé, le personnel technique de la commission des transports et du tourisme et le groupe socialiste au Parlement européen, ainsi que mes collègues à la Commission et le personnel de la Commission, sans parler de vous-même, Monsieur le Commissaire, et la présidence du Conseil européen avec laquelle j'ai eu le plaisir de coopérer très étroitement.

Je voudrais vous rappeler qu'en juin 2007 la Commission européenne a proposé de modifier le règlement concernant l'accès à la profession de transporteur par route. Les propositions d'amendement ont résulté de l'expérience acquise à la suite de l'application de la directive 96/26/CE du Conseil. En conséquence, certaines des dispositions législatives ont été reformulées dans l'objectif de garantir une application plus cohérente, en utilisant un acte juridique qui ait la forme d'un règlement. Maintenant, soit environ deux ans plus tard, nous sommes sur le point d'avoir un vote final sur ce document, avec des répercussions directes sur à peu près 800 000 entreprises européennes et environ 4,5 millions d'emplois.

Nos objectifs communs sont les suivants: améliorer la sécurité routière, réduire la bureaucratie, simplifier les procédures et procurer prévisibilité et sécurité aux transporteurs routiers. J'espère que ce compromis auquel nous sommes parvenus permettra de développer le marché du transport routier. Je remercie une fois encore mes collègues députés pour leur coopération.

Le Président. – La discussion commune est close.

Le vote aura lieu demain à 12 heures.

13. Droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure - Droits des passagers dans le transport par autobus et autocar (débat)

Le Président. – L'ordre du jour appelle en discussion commune les rapports suivants:

– le rapport A6-0209/2009, de M. Teychenné, au nom de la commission des transports et du tourisme, sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs (COM(2008)0816 - C6-0476/2008 - 2008/0246(COD)); et

– le rapport A6-0250/2009, de M. Albertini, au nom de la commission des transports et du tourisme, sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs (COM(2008)0817 - C6-0469/2008 - 2008/0237(COD)).

Michel Teychenné, rapporteur. – Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire Tajani, chers collègues, les deux principes qui ont guidé ma démarche depuis le début du processus ont été la mise à égalité des droits des passagers dans tous les modes de transport, qui est un objectif que se sont fixé la Commission et le

Parlement européen, et le fait de faire en sorte que ces droits, avec une attention spéciale portée aux personnes à mobilité réduite - parce qu'effectivement, il y avait un certain retard dans le monde du transport maritime en direction de ces personnes-là - soient fortement inscrits dans ce texte.

L'esprit général du texte est qu'on puisse voyager en Europe sans être soumis au bon vouloir des compagnies, qu'on puisse exiger un minimum de services, un minimum d'informations et, enfin, que les passagers handicapés, les PMR, puissent bénéficier de la même qualité de droits que les autres citoyens européens et qu'ils ne soient pas deux fois pénalisés.

La version adoptée en commission le 31 mars semble convenir à l'ensemble par son contenu. D'abord, parce que l'on augmente les droits des personnes à mobilité réduite. On ne pourra plus refuser, si ce texte est adopté, quelqu'un au motif qu'il est handicapé, à l'exception, bien sûr, des conditions d'embarquement, du respect de sa dignité et des éléments techniques du navire. Puis, l'assistance aussi doit être assurée pour ces personnes-là et elle doit l'être dès la réservation; notamment aujourd'hui, grâce au network et à internet, on a besoin et il est nécessaire d'avoir des allers-retours et une information qui soit formalisée. Donc, cela a été traité dans le texte.

Enfin, il faut que l'information sur le droit des passagers, comme cela existe aujourd'hui dans le ferroviaire, comme cela existe aujourd'hui dans l'aérien, soit normalisée, et ce dans des formats accessibles.

Au niveau des droits de l'ensemble des passagers, il nous a semblé important que les compensations en cas de problèmes soient, elles aussi, harmonisées vers le haut, en s'inspirant de ce qui se fait dans l'aérien. Et, pour cela, les retards, les annulations pourront permettre des remboursements jusqu'à 100 % avec une grille en fonction des problèmes.

L'information devrait être claire et disponible, ce qui est souvent un problème dans le transport. On le voit régulièrement, les gens manquent d'informations, ne savent pas pourquoi le bateau, dans le cas présent - mais aussi le train ou l'avion -, ne part pas, pourquoi il y a des retards, et nous avons souhaité améliorer ces modes d'information.

Enfin, il faut que la gestion des plaintes soit mieux organisée. Effectivement, déposer une plainte quand on a des problèmes, c'est complexe, et ce texte vise à simplifier la procédure, tant au niveau des États que pour les citoyens.

Le rôle des organismes nationaux qui géreront les plaintes aussi a été abordé et il est mieux défini.

Enfin, les transports urbains et suburbains - je pense à ce propos au vaporetto cher à M. Albertini en Italie, à Venise - seront exclus de ce texte, dans la mesure où on ne se situe pas dans les grands espaces de transport.

La place des croisières, à présent. Je vous rappelle que la croisière aujourd'hui est un mode de vacances extrêmement important, que la clientèle-cible comprend à la fois le troisième âge et les personnes handicapées, raison pour laquelle la croisière est intégrée dans ce texte, bien sûr, avec un renvoi à la directive sur les voyages à forfait dont il dépend et qui est une directive de 1991, mais aussi avec l'assurance du même niveau de traitement pour les consommateurs.

La définition de force majeure, motif du refus possible, est avancée, et là nous avons travaillé sur un amendement de consensus que nous avons porté conjointement, mais je vous rappelle que dans l'aérien, aujourd'hui, la Cour de justice a souvent été obligée de trancher parce que les cas de force majeure n'avaient pas été suffisamment spécifiés. Donc, nous avons, dans ce texte, essayé d'aborder des problématiques qui sont liées au transport maritime. Je pense aux problèmes des marées, des vents, des tempêtes qui sont aussi la réalité du transport maritime et qu'il fallait appréhender.

Enfin, la responsabilité des ports dans la fourniture de l'assistance a fait débat. Il s'agit d'un texte sur le droit des passagers. Il ne s'agit pas d'un texte ...

(Le Président invite l'orateur à conclure)

... et donc, l'arbitrage entre les ports et les compagnies ayant été fait, voilà l'ensemble du texte. Je sais que Georg Jarzembowski va présenter ses amendements et, donc, je répondrai dans les deux minutes qui me restent.

Gabriele Albertini, rapporteur. – (IT) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, par l'adoption de la législation sur le transport aérien et ferroviaire, du rapport de M. Teychenné sur le transport par mer et par

voie de navigation intérieure, et de cette proposition sur les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar, l'Union européenne parachève le cadre législatif pour l'ensemble des modes de transport.

Pour rédiger ce règlement, il s'est avéré nécessaire de trouver un équilibre entre deux approches. La première approche place tous les modes de transport sur un pied d'égalité. Les différents modes de transport peuvent rivaliser dans les mêmes conditions et avec des chances égales, et les passagers bénéficient dans le même temps d'un niveau élevé de protection quel que soit le mode de transport choisi.

La seconde approche identifie les différentes caractéristiques de chaque mode de transport et examine leurs propriétés spécifiques, par exemple la gestion des responsabilités en cas de retard pour le transport par autobus ou autocar, et, pour le transport routier, notamment les accidents et les embouteillages, qui ne s'appliquent pas au transport ferroviaire puisque celui-ci emprunte des voies réservées.

Je voudrais également évoquer un antagonisme pour lequel nous avons recherché, avec succès selon moi, une solution équilibrée. Le véritable objectif de ce règlement est de renforcer les droits des passagers, or l'industrie du transport routier est essentiellement composée de petites et moyennes entreprises qui auront besoin de temps et de ressources pour s'adapter aux nouvelles exigences et, comme beaucoup d'autres secteurs industriels, éprouvent des difficultés dans le contexte de la crise économique.

J'en viens à présent aux amendements déposés au Parlement, et je voudrais remercier les collègues pour les contributions importantes qu'ils ont apportées au texte du règlement et pour leur excellente coopération. La commission des transports et du tourisme s'est déjà chargée de la majeure partie du travail de cette première lecture parlementaire, le Parlement ne devant plus se soucier que de la clarification concernant le langage juridique.

Au nom de mon groupe, j'ai juste présenté trois amendements supplémentaires pour le vote de demain. Permettez-moi de vous les présenter brièvement: l'amendement 73 est une simple clarification linguistique, et l'amendement 82 fixe un montant plafond pour la responsabilité objective définie à l'article 6, paragraphe 3, de la proposition de règlement. En ce qui concerne le champ d'application du texte de l'amendement déposé par la commission des transports, tous les groupes politiques ont accepté d'inclure le transport régional. Concernant le transport urbain et suburbain, deux textes fondamentaux feront l'objet d'un vote demain.

En tant que rapporteur, j'approuve l'amendement 80 sur l'exclusion *tout court* du transport local, déposé par mon groupe, mais j'ai également indiqué mon soutien à l'amendement 81, qui autorise les États membres à exclure le transport local, pour autant qu'ils puissent garantir aux passagers un niveau de protection de leurs droits qui soit comparable à celui que prévoit le règlement.

J'estime que le texte que nous avons rédigé nous permettra d'entamer sur de bonnes bases les discussions tripartites futures avec le Conseil et la Commission. Je souhaite donc beaucoup de succès à la présidence tchèque ainsi qu'à la Suède, le prochain pays qui endossera la présidence du Conseil européen, dans leurs travaux relatifs aux droits des passagers et, naturellement, j'espère pouvoir contribuer aux phases ultérieures de l'adoption de ce règlement pendant la prochaine législature.

Pavel Svoboda, président en exercice du Conseil. – (CS) Mesdames et Messieurs, vous voterez demain sur des projets d'amendement aux deux propositions de la Commission concernant la protection des droits des passagers dans le transport par autobus et autocar ainsi que des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure.

Il s'agit de règlements juridiques importants dont l'intérêt est considérable à la fois pour les consommateurs et pour le secteur du transport. L'UE a récemment adopté des règlements du même acabit pour le transport aérien et le transport ferroviaire. Les propositions récemment soumises par la Commission complèteront ce cadre juridique. En termes pratiques, elles déboucheront sur une plus grande protection de tous les voyageurs, en particulier les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, quel que soit le mode de transport qu'ils empruntent. En outre, elles créeront des conditions égales pour tous les modes de transport. La présidence tchèque se félicite bien entendu de ces propositions et leur accorde une grande importance. Je pense que nous partageons tous l'objectif adopté par l'UE ces dernières années en matière de renforcement des droits des passagers.

Concernant les projets d'amendement votés en commission des transports et du tourisme, je voudrais mentionner deux aspects en particulier. Premièrement, vous attachez une grande importance aux droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite. Il va de soi que nous partageons votre point de vue dans ce domaine, qui est extrêmement important si nous voulons obtenir l'approbation en seconde lecture de ces deux règlements juridiques fondamentaux.

Deuxièmement, vous recherchez une harmonisation précise entre les projets de règlement et des versions de règlements existants concernant les droits des personnes voyageant par divers modes de transport, et vous avez très soigneusement adapté les propositions aux exigences spécifiques du transport par autobus et autocar ou du transport par mer et par voie de navigation intérieure, sans renoncer à l'objectif de renforcer les droits des passagers. Nous reconnaissons pleinement la nécessité d'adapter les règlements juridiques aux caractéristiques spécifiques des différents modes de transport. Comme nous le savons tous, il est impossible d'appliquer exactement la même approche aux différents modes de transport. Le transport ferroviaire et le transport aérien ont leurs propres caractéristiques, à l'instar du transport par autobus et autocar et du transport par mer et par voie de navigation intérieure. Il y a même des différences énormes au sein de ces différents secteurs d'activité. Ils englobent des grandes et des petites entreprises, et les trajets peuvent osciller entre plusieurs jours et quelques minutes. Il convient donc de trouver une solution qui soit acceptable à chacun et qui garantira la protection des consommateurs sans imposer de charges administratives inutiles au secteur, et en particulier aux entreprises de plus petite taille. Cette question est décisive, bien entendu, dans le contexte économique actuel.

Nous apprécions par conséquent votre travail sur ces questions. Il fournit un excellent point de départ. Il est aussi conforme, en majeure partie, à notre point de vue concernant les propositions. Je suis fermement convaincu que nous serons à même de coopérer de manière constructive dans le cadre d'accords juridiques qui protégeront les intérêts de toutes les parties concernées tout en prenant en considération l'objectif de l'UE d'améliorer le processus d'élaboration des lois. Pour conclure, je voudrais remercier tout particulièrement les rapporteurs, M. Albertini et M. Teychenné, pour la qualité de leur travail et le soin apporté à leurs rapports.

Antonio Tajani, *vice-président de la Commission*. – (IT) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je me remémore toujours avec plaisir les nombreuses années que j'ai passées dans cette Assemblée en tant que député européen, et cette expérience me permet d'apprécier d'autant plus le travail fourni par le Parlement européen dans le cadre de ce débat.

C'est pourquoi je voudrais remercier M. Teychenné et M. Albertini pour leur contribution importante à la protection des droits des citoyens passagers dans tous les secteurs du transport, car la nécessité d'intervenir dans le domaine du transport par autobus et autocar vise à combler un vide qui, comme vous l'avez tous souligné, existe dans le droit européen.

On dénombre beaucoup de passagers présentant des handicaps et de passagers dont la mobilité est réduite pour d'autres raisons, et il nous appartient donc de garantir la libre circulation, car il s'agit avant tout d'une question de liberté au sein de l'Union européenne. Bien entendu, élaborer des lois adéquates n'a rien de facile, mais nous réalisons une avancée considérable aujourd'hui.

Je me suis également réjoui des propos tenus par M. Svoboda. Certaines réserves demeurent assurément quant aux textes que la Commission et le Parlement conviendront d'adopter, mais j'ai également constaté une ouverture politique générale de la part du Conseil, ce qui me donne de l'espoir pour l'avenir.

Je suis convaincu que, comme ce fut le cas pour le transport routier, nous trouverons un compromis satisfaisant qui garantisse aux citoyens la possibilité de voyager librement et de bénéficier d'une protection adéquate au sein de l'Union européenne.

J'estime donc que le débat d'aujourd'hui porte sur des questions qui affectent la vie de tous les citoyens, d'où ma conviction que, en ce qui concerne la proposition relative au transport par autocar et autobus, il convient de soutenir – et la réunion de la commission des transports et du tourisme du 30 mars a donné des signes encourageants à cet égard – l'approche de la Commission en faveur d'un champ d'application le plus large possible englobant tous les services réguliers de transport de passagers, qu'ils soient internationaux, nationaux, régionaux, urbains ou suburbains. Cette approche répond au besoin de simplification de la législation tout en garantissant des droits égaux à tous les passagers sans exception de principe.

Néanmoins, Monsieur Albertini, compte tenu de la nature spécifique de ce secteur, la proposition laisse aux États membres la possibilité d'exclure le transport urbain, suburbain et régional couvert par des contrats de service public si ces contrats offrent aux passagers un niveau de protection élevé qui soit comparable à celui que prévoit le règlement. Cela semble constituer une solution raisonnable qui offre le niveau de flexibilité requis tout en préservant les droits fondamentaux des passagers.

La responsabilité des compagnies d'autobus ou d'autocar vis-à-vis des passagers en cas de décès ou de blessure est un autre élément essentiel de la proposition. Il y a trop de disparités dans ce domaine au sein de la Communauté, ce qui génère une grande incertitude chez les passagers. Je voudrais examiner plus en détail

quelques aspects de cette thématique: premièrement, elle ne s'intéresse pas à la question des assurances, mais uniquement à la responsabilité des transporteurs vis-à-vis des passagers. Deuxièmement, la compagnie d'autobus ou d'autocar n'est pas considérée comme l'unique responsable de l'indemnisation des dommages et son droit à demander une indemnisation à des tierces parties n'est pas remis en cause. Troisièmement, cette question ne concerne ni les importations ni les procédures définies dans la directive de 2005 sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs. Et quatrièmement, la Commission n'a pas en réalité développé un nouveau modèle de responsabilité. Ce qu'elle propose aujourd'hui, c'est un régime de responsabilité inspiré d'autres modes de transport qui tiennent également compte des spécificités de ce secteur.

Concernant le transport maritime, je pense qu'un instrument législatif unique est nécessaire, même s'il y a des divergences d'opinion à ce propos tant au Parlement qu'au Conseil. Permettez-moi de poser une question importante concernant le champ d'application: par rapport au transport routier, ferroviaire et aérien, il y a beaucoup moins de passagers qui voyagent par la mer ou par voie de navigation intérieure. Parmi ceux-ci, ceux qui utilisent les voies de navigation intérieure ne représentent qu'une petite minorité. Selon moi, il n'est ni logique ni réaliste d'adopter des règlements distincts pour les passagers maritimes et ceux qui utilisent les voies de navigation intérieure, d'autant moins que ces passagers ont souvent recours au même type de bateau. Un instrument législatif unique s'impose selon moi.

Le 30 mars 2009, parallèlement à la discussion sur le rapport Teychenné au sein de la commission des transports et du tourisme, un débat public a eu lieu entre les ministres dans le cadre du Conseil Transports de l'UE. Je me félicite d'avoir pu observer lors de ce débat un rapprochement certain entre la Commission, les États membres et le Parlement quant à l'objectif de donner aux passagers européens un nouveau et ambitieux règlement dans les plus brefs délais.

Dans ce contexte, la Commission est bien entendu disposée à apporter au texte toute clarification et amélioration qui pourrait s'avérer nécessaire afin que soient prises en compte les spécificités de chaque type de service et, partant, de fournir à l'industrie les outils lui permettant de faire appliquer le règlement avec la flexibilité nécessaire. Permettez-moi d'insister à nouveau sur la nécessité de fournir les ressources nécessaires à la mise en œuvre efficace du futur règlement. À cette fin, il est important que les autorités nationales responsables de son application présentent des rapports périodiques de leurs activités. Chaque État membre sera en mesure d'organiser son propre régime national comme bon lui semble, par exemple en désignant une ou plusieurs autorités compétentes.

Georgios Papastamkos, rapporteur pour avis de la commission des affaires juridiques. – (EL) Monsieur le Président, la proposition de règlement telle qu'elle a été amendée à la suite de la contribution du Parlement européen renforce de manière satisfaisante les droits des passagers dans le cadre du transport maritime.

J'estime toutefois qu'il serait plus raisonnable, vu l'utilisation qui s'impose du transport combiné, d'opter dans la prochaine initiative législative sur cette question pour une approche horizontale, un instrument juridique unique couvrant tous les moyens de transport.

Il serait aussi préférable à l'avenir de présenter systématiquement des propositions distinctes, l'une relative aux droits des passagers, et l'autre relative aux droits des personnes à mobilité réduite. En effet, les réglementations visent chacune un objectif et des destinataires différents.

Enfin, je voudrais mettre en évidence l'approche invariablement étroite adoptée par la Commission, bien que ce ne soit pas le cas du vice-président Tajani, vis-à-vis de questions qui exigent une étude plus large et multilatérale, comme le transport maritime.

Le transport maritime sur la mer Méditerranée se déroule dans des conditions différentes que le transport dans des détroits.

Georg Jarzembowski, au nom du groupe PPE-DE. – (DE) Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président de la Commission, Monsieur le Président en exercice du Conseil, je voudrais dire à l'orateur précédent que nous n'oublions en aucune façon les îles grecques et les compagnies maritimes grecques. Qu'il ne s'inquiète pas à ce sujet!

Mon groupe et moi-même nous félicitons de pouvoir bientôt disposer, pour la première fois, de droits des passagers obligatoires, axés sur les citoyens, en cas de retard et d'annulation tant dans le transport maritime et par voie de navigation intérieure que dans le transport régional par autobus et autocar. Nous voudrions

remercier les deux rapporteurs, M. Albertini et M. Teychenné. Nous avons bénéficié au sein des commissions d'une coopération constructive qui a débouché sur de bons résultats.

Je voudrais simplement m'étendre sur quelques points. Je pense qu'une indemnisation de 25 % pour les passagers maritimes en cas de retard d'une durée comprise entre deux et trois heures est parfaitement appropriée, comme celle de 50 % pour des retards de plus de trois heures, mais je voudrais dire à M. Teychenné qu'un remboursement de 100 % en cas de retard plus important est tout simplement excessif. Si nous gardons à l'esprit que les services de transport maritime ne sont pas uniquement fournis par des compagnies gigantesques, mais aussi, en particulier dans le cas des transbordeurs, par des petites et moyennes entreprises, nous devons adopter une approche raisonnable en matière d'indemnisation.

Comme nous en avons déjà discuté, nous devons aussi veiller à ne pas faire porter la responsabilité aux mauvaises personnes ou institutions dans le secteur du transport maritime. Tous les membres de cette Assemblée s'engagent à ce que ces deux dossiers garantissent en particulier une assistance aux personnes à mobilité réduite, mais les armateurs ne sont pas en mesure de résoudre les difficultés d'accès aux ports. Cette responsabilité appartient aux ports. En d'autres termes, nous devons nous montrer très prudents.

En ce qui concerne les droits des passagers des autobus et des autocars, je voudrais souligner qu'il existe entre les bus interurbains et les bus urbains certaines différences de taille dont il convient de tenir compte. Mon groupe estime par conséquent que nous avons raison de demander la mise en place de droits des passagers raisonnables dans le transport interurbain par autobus et autocar, mais les bus urbains et suburbains opèrent dans des conditions totalement différentes. Ces règles ne conviennent pas pour ceux-ci, et nous devrions en prendre conscience.

Robert Evans, *au nom du groupe PSE.* – (EN) Monsieur le Président, je tiens à féliciter nos deux rapporteurs. Il y a quelques années, j'étais en charge d'un rapport sur l'accès des personnes handicapées aux avions. La législation qui nous occupe aujourd'hui est une autre pièce du puzzle consistant à rendre les transports les plus inclusifs possible ou, comme l'a formulé mon collègue, M. Albertini, à consolider les droits des passagers.

En cette époque où nous incitons les gens à prendre les transports en commun, il est primordial, comme le disait M. Albertini, d'ajouter à ce segment les cars et les bus. Certains députés - pas nécessairement ceux présents aujourd'hui - ont cherché des moyens de prévoir des exemptions afin d'exclure certaines catégories, mais j'ai toujours pris comme point de départ la volonté de créer une législation la plus inclusive possible, afin de contribuer à faire davantage de l'Europe un marché commun pour les citoyens. D'où l'importance de l'amendement 81.

Dans ses remarques, le commissaire a affirmé que nous devons accorder les mêmes droits à tous les passagers, sans exception - avant d'embrayer sur les exceptions, notamment pour les transports régionaux. Je ne pense pas que nous devons exclure les transports régionaux. J'ai d'ailleurs effectué quelques recherches. Dans certains de nos États membres, un trajet régional en car peut prendre jusqu'à six heures, soit plus que pour un trajet en car international, par exemple entre Londres et Bruxelles ou Paris. J'estime donc que nous devrions les intégrer. Je trouve normal que, quand les transports locaux ne sont pas inclus, comme l'a évoqué M. Jarzembowski, des contrats de service public soient prévus, impliquant que les entreprises respectent le même type de normes.

Je pense également qu'il nous faut convaincre les entreprises de construction de développer des bus plus modernes intégrant davantage les besoins des personnes handicapées. Tout comme nous avons milité pour rendre les avions plus accessibles aux personnes handicapées, nous devrions peut-être prévoir des cars avec des couloirs plus larges ou des toilettes plus accessibles, ou encore inciter les sociétés exploitantes à rendre leurs terminaux de cars plus accessibles et à former leur personnel aux questions de handicap et de sensibilisation au handicap.

Il s'agit d'un bon rapport, d'un lot de rapports pertinents qui nous fait faire plusieurs pas en avant, et je félicite tous ceux qui ont participé à sa rédaction.

Dirk Sterckx, *au nom du groupe ALDE.* – (NL) Je voudrais remercier les rapporteurs au nom de notre groupe. Je pense que nous avons ajouté quelques éléments supplémentaires aux droits des passagers. Nous avons travaillé dur pour mettre sur la bonne voie le dossier du transport aérien et ferroviaire. En fait, je considère que nous avons amassé beaucoup d'expérience en élaborant ces rapports, et je me réjouis que M. Albertini ait harmonisé les différents éléments, de sorte que nous n'établissions pratiquement plus de distinction, ou même aucune, entre les différents modes de transport, sauf en cas de nécessité.

Je pense que cela permettra également d'améliorer la qualité des services, ce qui doit être une préoccupation permanente. Nous avons tiré les leçons de nos erreurs, par exemple en renforçant la définition de «force majeure». Cet aspect doit être réexaminé dans le domaine de l'aviation, par exemple, et je me réjouis que nous l'ayons fait ici pour le transport maritime.

Concernant le rapport de M. Albertini, une question importante - à laquelle M. Evans et M. Jarzembowski ont également fait référence - est de savoir quel est le champ d'application actuel du règlement. Notre groupe a retiré son soutien à l'amendement que nous avons initialement déposé avec vous, non pas parce que nous pensons qu'il s'agit d'un amendement de qualité inférieure, mais parce que les socialistes ont trouvé une meilleure formulation, comme l'a expliqué M. Evans. Nous excluons en tout cas le transport régional du règlement, mais nous laissons la possibilité aux États membres, s'ils le souhaitent, d'y inclure le transport urbain et suburbain. J'estime que cette approche correspond mieux à nos objectifs, et nous appuierons donc cette proposition avancée par le groupe socialiste au Parlement européen.

Eva Lichtenberger, *au nom du groupe des Verts/ALE*. – (DE) Monsieur le Président, les droits des passagers doivent être placés au cœur de la politique générale des transports, en particulier ici au sein de l'Union européenne. Nous l'avons déjà fait pour le transport ferroviaire et aérien, même si le potentiel d'amélioration reste considérable en matière de refus d'embarquement. Comme je le répète souvent, les problèmes sont beaucoup trop importants.

Un groupe a particulièrement besoin de règles univoques. Dans le domaine du transport aérien, il est apparu que les règles manquaient de clarté. Jusqu'alors, les personnes ayant des besoins particuliers pouvaient écrire des romans sur leurs péripéties de voyage. J'ai moi-même reçu quelques-uns de ces récits. C'est une catastrophe. Mettre ces personnes sur un pied d'égalité n'est donc pas seulement une exigence juridique, mais aussi un impératif moral pour l'Union européenne.

Dans les domaines du transport par autobus, par autocar et par mer, pour lesquels nous fixons aujourd'hui des règles, des problèmes pourraient se poser au moment de désigner les responsabilités en ce qui concerne le transport maritime et les ports. Une solution pratique devra être trouvée à l'avenir. Mon deuxième point est que nous devrions inclure un maximum d'éléments dans le règlement relatif au transport par autobus et autocar. Si nous multiplions les exceptions, les opérateurs auront la possibilité de contourner les règles. Nous ne pouvons continuer à désavantager les personnes ayant des besoins particuliers en acceptant les difficultés qu'elles rencontrent. Il est de notre devoir de régler cette question et aussi de garantir leur droit à la mobilité.

Erik Meijer, *au nom du groupe GUE/NGL*. – (NL) Monsieur le Président, cette séance plénière a soulevé deux questions concernant le transport collectif de passagers.

La première question est la suivante: que doivent faire les pouvoirs publics et que doit-on laisser au marché et à l'adjudication? Nous avons finalement opté pour la liberté de choix pour le transport urbain et régional, comme je l'avais proposé. De nouvelles règles sur le transport de passagers par autobus ne doivent pas compromettre la liberté des autorités de niveau inférieur d'organiser elles-mêmes leurs transports publics.

En matière de droits des passagers, il y a toujours eu deux alternatives possibles. La première alternative met l'accent sur la mise à disposition d'un maximum d'informations sur la poursuite du voyage dans d'autres États membres et sur la disponibilité de titres de transport transfrontaliers et de bonnes correspondances pour les trajets de longue distance, de manière à éviter les mauvaises surprises pendant le voyage.

Quant à l'autre alternative, elle se focalise sur l'indemnisation financière versée rétrospectivement en cas de retard et d'annulation de services. Je suis toujours un partisan de la première alternative, mais la majorité parlementaire opte pour la seconde, d'autant plus que c'est également le choix qui a été effectué pour le transport aérien.

L'attention accrue accordée aux besoins des handicapés est une raison importante d'avaliser ces propositions, même si elles laissent un goût de trop peu.

Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE). – (EL) Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, Mesdames et Messieurs, je voudrais tout d'abord féliciter les rapporteurs pour leur présentation complète et pour le travail de cohésion exceptionnel qu'ils ont réalisé dans le cadre des amendements déposés en commission des transports et du tourisme.

L'Union européenne s'est efforcée, avec la contribution décisive du Parlement européen, d'améliorer les droits des passagers dans les secteurs du transport au cours de ces dernières années. Comme vous vous en souviendrez, nos institutions ont récemment approuvé des dispositions sur les droits des passagers dans le

transport aérien et ferroviaire. Aujourd'hui, une avancée majeure est réalisée afin de renforcer l'égalité des droits des passagers dans tous les modes de transport, sans exclusion ni exception, tel que l'a déclaré le commissaire.

Je vous rappelle qu'au terme d'une conciliation difficile avec le Conseil, nous avons récemment adopté un troisième paquet de sept propositions législatives sur la sécurité maritime, y compris une indemnisation des passagers en cas d'accident.

Concernant le rapport Teychenné, je voudrais indiquer qu'il propose un cadre cohérent pour la protection des consommateurs/passagers qui respecte également les petites compagnies de transport et protège leurs activités et leur compétitivité en cas d'accident causé par des circonstances qui échappent à leur contrôle ou lorsque le transport maritime est perturbé par des conditions météorologiques défavorables.

Il est également significatif que des secteurs importants soient couverts, par exemple les droits des personnes handicapées, des personnes à mobilité réduite, dans le but de préserver le principe de non-discrimination qui régit toutes nos politiques. De manière similaire, il définit clairement les obligations des transporteurs en cas de retard ou d'annulation du service, les délais de retard et les montants à indemniser.

Au terme de cette législature, et avant les élections européennes, nos travaux sur les droits des passagers sont l'un de nos plus importants accomplissements au bénéfice des citoyens européens.

Brian Simpson (PSE). – (EN) Monsieur le Président, je voudrais remercier les deux rapporteurs pour leur travail sur cette question importante, ainsi que le commissaire pour son soutien. Les droits des passagers ont toujours été une priorité pour le groupe socialiste, et cette proposition vient compléter la série, après celles sur les droits des passagers dans le transport aérien et dans le transport ferroviaire.

Nous devons absolument garder tous à l'esprit que les usagers des transports en sont les acteurs les plus importants - un fait qui est souvent oublié par certaines sociétés de transport. Aujourd'hui, pour la première fois, nous allons disposer d'une série de droits fondamentaux pour les usagers des bus, des cars et des ferries, qui leur garantiront une responsabilité adéquate du transporteur en cas d'annulation ou de retard, de perte ou de dégradation des bagages, ou encore de décès en cas d'accident.

Ensuite, et c'est peut-être plus important encore, nous disposerons d'une série de droits fondamentaux pour les personnes à mobilité réduite ou présentant des besoins spécifiques, qui permettra de mettre fin aux discriminations dont celles-ci sont victimes depuis des années de la part des sociétés de transport. Les sociétés de transport ne pourront plus exclure les personnes à mobilité réduite de leurs véhicules. Les personnes à mobilité réduite auront enfin autant de droits que les autres usagers et ne seront plus exclues du réseau de transports publics.

Qui a obtenu de telles avancées? Pas un parlement national ou régional, mais le Parlement européen. C'est lui qui a mis les usagers au cœur de nos priorités en matière de transports. Le Parlement européen met l'accent sur l'individu, et c'est une démarche que nous ne pouvons qu'approuver en tant que socialistes.

Francesco Ferrari (ALDE). – (IT) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je voudrais remercier le rapporteur et le commissaire pour le travail accompli. Le rapport clarifie de manière très équilibrée les droits des passagers et tous les modes de transport, y compris le transport par autobus et autocar, et il examine de toute évidence l'ensemble des questions pertinentes. Les personnes handicapées ou à mobilité réduite y bénéficient d'une attention particulière; comme le montre le rapport de M. Albertini, nous devons être en mesure de fournir des services qui tiennent compte des divers besoins de ces personnes.

En outre, toutes les préoccupations relatives à ce mode de transport – remboursements, indemnisation, information des passagers, responsabilité objective et plaintes – y sont traitées avec clarté. Le groupe de l'alliance des démocrates et libéraux pour l'Europe et moi-même avons collaboré volontairement avec le rapporteur pour aboutir au texte le plus clair possible, en prenant en considération les intérêts des passagers d'une part, et les besoins des entreprises qui régissent et fournissent ces services d'autre part, lesquelles ont besoin de suffisamment de temps pour se conformer aux règles. J'espère par conséquent que ce texte sera approuvé lors du vote de demain.

Reinhard Rack (PPE-DE). – (DE) Monsieur le Président, les entreprises de services existent pour les utilisateurs de ces services et non en premier lieu pour les entreprises de services elles-mêmes. À cet égard, il est important que nous fixions des règles appropriées pour les usagers de tous les moyens de transport et que nous garantissons la qualité des services auxquels ils ont recours. Dans ce contexte – et je ne fais ici qu'aborder un sujet récurrent –, il est très important que nous nous soucions en particulier des droits des personnes à

mobilité réduite. Selon moi, une question est pratiquement en mouvement perpétuel à cet égard. Permettez-moi de dire que ce ne sont pas uniquement les personnes disposant d'une carte d'handicapé qui sont invalides. Les parents – les adultes avec de jeunes enfants – ont également besoin de notre assistance réglementaire dans tous les modes de transport. J'espère que cette préoccupation sera également reconnue sous l'une ou l'autre forme.

Deuxièmement, les meilleures règles et les meilleures protections ne sont d'aucune utilité si les informations à leur sujet sont dissimulées dans les recoins les plus difficilement accessibles de l'opérateur de transport concerné. La place des informations sur les droits des passagers se situe directement au guichet ou à bord des autobus, des autocars, des avions et des modes de transport similaires.

Enfin, nous avons commencé à définir des règles sur les droits des passagers aériens dans l'intérêt des passagers, mais nous avons été trop indulgents. Les pratiques des compagnies aériennes, en particulier en ce qui concerne les retards, lorsqu'elles annoncent que, puisque le dernier avion est arrivé en retard, le suivant n'a pas pu décoller à temps, ne sont plus acceptables. Nous aurions dû résoudre le problème en versant des indemnités considérables à l'époque, ce qui aurait eu un effet similaire à celui du refus d'embarquement. Aujourd'hui, cet effet n'est malheureusement plus concluant. Il ne s'agit pas de force majeure lorsqu'un avion est annulé parce qu'il est à moitié vide. La prochaine Commission aura beaucoup de travail en la matière. Monsieur le Vice-président, si vous reprenez ce portefeuille dans la prochaine Commission, je vous exhorte à réviser les droits des passagers aériens. C'est une nécessité urgente.

Emanuel Jardim Fernandes (PSE). - (PT) Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire Tajani, je voudrais tout d'abord féliciter M. Teychenné pour la qualité de son rapport. À propos du paquet maritime qui doit être adopté demain, et qui relève d'une thématique au sujet de laquelle j'ai fait office de rapporteur pour le groupe socialiste au Parlement européen concernant les obligations des États du pavillon ainsi que les responsabilités des transporteurs de passagers, j'ai déclaré que, au sein de l'Union européenne, la priorité devait être donnée aux citoyens. Dans cette Union, il est également essentiel que les passagers soient au centre des priorités.

Le rapport Teychenné mérite mon plein soutien, car il renforce le cadre réglementaire non seulement pour les passagers des autobus et autocars, mais aussi pour les passagers d'un secteur qui me tient à cœur, à savoir le transport maritime et par voie de navigation intérieure. Plus spécifiquement, il garantit une indemnisation de 25 % du prix du billet en cas de retard d'une durée comprise entre une heure et deux heures, de 50 % en cas de retard d'une durée égale ou supérieure à deux heures, et de 100 % si le transporteur ne propose aucun service de transport alternatif ni informations.

Je soulignerais que cette indemnisation doit être versée, en cas d'annulation ou de retard important, dans le mois suivant la demande du passager. Dans le cas du transport par autobus et autocar, ce rapport reconnaît la nécessité de prendre des mesures supplémentaires pour les personnes handicapées et à mobilité réduite. Pour tous les passagers, le droit au remboursement du prix actuel en cas d'annulation, de surréservation ou de retard important d'au moins deux heures sera dorénavant une réalité.

Monsieur le Président, j'ai déposé un amendement demandant que ce cadre réglementaire soit également appliqué dans les régions ultrapériphériques. Je suis convaincu que personne ne peut remettre en cause une législation de cette qualité et qu'elle doit être appréciée par tous les citoyens européens, y compris dans des régions extérieures comme les Açores, Madère, les Canaries et les départements d'outre-mer français.

Marian-Jean Marinescu (PPE-DE). - (RO) Le transport maritime est régi par un certain nombre de conventions internationales auxquelles il convient de se conformer rigoureusement. Toutefois, il est indispensable d'établir un ensemble de règles minimales au niveau communautaire dans ces domaines sensibles, en particulier en ce qui concerne le contrôle de l'application de la législation. C'est la raison pour laquelle l'introduction d'un mécanisme indépendant de traitement des plaintes et la création d'une autorité de surveillance fournissent un avantage évident aux passagers dans leurs rapports avec les transporteurs.

Je pense qu'il faut trouver un équilibre entre les droits des passagers et les obligations des transporteurs, car aucun de ces deux groupes ne doit ralentir le développement à long terme des secteurs du transport par mer et par voie de navigation intérieure. Nous devons également tenir compte des conditions particulières dans lesquelles le transport se déroule dans différentes régions maritimes d'Europe, car leurs spécificités sont susceptibles de restreindre la possibilité d'instaurer des règles communes.

Dans le contexte plus large de la sûreté et de la sécurité du transport maritime, je me dois de mentionner quelques actes de piraterie récents dans le golfe d'Aden. La recrudescence de ces actes est préoccupante, en

particulier lorsque des citoyens européens en sont victimes, parmi lesquels cinq Roumains, comme ce fut le cas au cours des dernières semaines.

Je voudrais profiter de cette occasion pour demander à la Commission et au Conseil de tout mettre en œuvre pour que l'UE renforce sa coopération avec les autres États dans la Corne de l'Afrique afin de prévenir les actes de piraterie et d'améliorer la sécurité des voyageurs en transit dans la région.

Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE). - (EL) Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président de la Commission, nous sommes ravis de pouvoir annoncer aujourd'hui que, grâce à cette décision du Parlement européen, les droits des passagers sont également protégés dans des secteurs qui n'étaient pas couverts jusqu'à présent.

Nous sommes fiers que des brochures soient disponibles dans les aéroports et les gares ferroviaires pour informer des décisions adoptées par l'Union européenne dans le but de protéger les droits des passagers. Si ces informations sont également disponibles dans les deux autres secteurs, les citoyens européens comprendront que l'Union européenne est très utile pour leur assurer un meilleur niveau de vie et les protéger dans le cadre de leurs voyages.

Nous devons toutefois nous rappeler que la protection prévue par la législation n'est pas la même que celle dont bénéficient réellement les citoyens, comme le révèle l'application qui en a été faite à ce jour dans les deux secteurs du transport aérien et ferroviaire. Ceux d'entre nous qui utilisent ces moyens de transport, les députés, et moi-même qui traverse trois frontières différentes, nous pouvons dire que son application n'est pas effective. C'est pourquoi la Commission a parlé à juste titre d'un premier pas qu'il conviendra d'améliorer, principalement en termes d'efficacité de la contribution des principales entreprises responsables de l'octroi des droits aux passagers.

Il ne faut pas condamner les petites entreprises lorsqu'elles sont confrontées au problème d'assurer des services de transport; je renvoie ici au cabotage, à propos duquel j'ai interrogé le commissaire à d'autres occasions. Si elles ne décident pas d'emprunter la ligne de cabotage, comment pourraient-elles assurer un tel service si elles doivent aussi se soucier des droits des passagers? Nous devons donc donner aux citoyens la possibilité de jouir du droit principal de transport avant de leur faire bénéficier des avantages supplémentaires d'une indemnisation du passager en cas de retard. D'abord le service, puis l'indemnisation pour les services en retard.

Je suis convaincue que l'Europe se dirige vers un avenir meilleur. C'est ma conclusion.

Christian Rovsing (PPE-DE). - (DA) Monsieur le Président, si l'on devait examiner l'attitude de la population vis-à-vis du handicap, on observerait que, de nos jours, les personnes handicapées préfèrent se rendre en vacances aux États-Unis. La législation et les règles y sont bien meilleures et ces personnes sont mieux traitées aux États-Unis. L'Europe n'est pas la destination préférée de nos propres citoyens. Nos propres compatriotes européens ne veulent pas passer leurs vacances en Europe lorsqu'ils souffrent d'un handicap. Ils vont aux États-Unis. Il s'agit selon moi d'un signe évident de l'importance énorme du dossier qui nous intéresse aujourd'hui dans certains domaines, dont le tourisme.

Pavel Svoboda, président en exercice du Conseil. - (CS) Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, Mesdames et Messieurs, au vu de l'avancée de la discussion, je n'aurai pas besoin des cinq minutes qui me sont réservées, ce qui constitue assurément une bonne nouvelle. Je constate avec plaisir que nos intérêts se rejoignent sur la question de la protection des droits des passagers et de l'avenir de ce secteur. Nous sommes impatients de coopérer avec le Parlement européen afin d'aboutir à une résolution finale qui montrera à nouveau aux citoyens l'avantage que confère l'Europe dans le domaine des droits des citoyens.

Antonio Tajani, vice-président de la Commission. - (IT) Monsieur le Président, Monsieur Svoboda, Mesdames et Messieurs, je pense que les citoyens qui suivent ce débat sur les droits des passagers et les nouvelles lois que nous espérons adopter afin de renforcer le système de liberté qui caractérise l'Union européenne prendront conscience aujourd'hui que la Commission, le Conseil et le Parlement, ainsi que leurs staffs respectifs, ne sont pas des tours d'ivoire où les questions traitées ne concernent pas les citoyens, ou s'immiscent négativement dans leur vie, mais bien des institutions donnant la priorité aux intérêts des citoyens, cherchant à défendre leurs droits et, j'insisterai là-dessus, à protéger leurs libertés fondamentales: aucun individu n'est libre s'il ne peut pas se déplacer librement d'une partie de l'Union à une autre.

C'est la raison pour laquelle, lorsque j'ai sollicité votre confiance au moment où le Parlement devait confirmer ma nomination, j'ai mis en exergue que l'une de mes priorités de mon mandat de commissaire aux transports

serait de protéger les droits des passagers. Aujourd'hui, nous avons envoyé ensemble un signal positif et nous avons montré par des preuves évidentes que des progrès peuvent être réalisés et que les institutions européennes étaient proches des citoyens et qu'elles étaient de leur côté.

Il est apparu au cours de la discussion qu'il n'y avait aucune divergence de fond entre les membres des différents groupes politiques; tout le monde a affirmé, en accord avec la Commission et le Conseil, le désir de bâtir réellement, comme l'a dit le vice-président Kratsa-Tsagaropoulou, une Europe des citoyens.

C'est pourquoi j'accorde une grande importance à l'étape décisive que nous franchissons aujourd'hui et que nous franchirons lors du vote de demain; bien sûr, des thématiques aussi compliquées que celle-là, avec des systèmes de transport complexes et des réglementations différentes d'un pays à l'autre, exigent une approche en profondeur ainsi que des procédures de compromis. Chaque règle adoptée est le produit d'un compromis, de la protection de divers intérêts.

Je dirais que cette fois-ci, néanmoins, l'intérêt général devrait prévaloir, à savoir la protection de la liberté des citoyens et de la liberté des passagers dans tous les systèmes de transport existants, car il serait incohérent de protéger uniquement les personnes qui voyagent en avion ou en train, et pas celles qui prennent le bateau, l'autobus ou l'autocar. Permettez-moi de répéter qu'il peut bien entendu exister des divergences d'opinion, et il y en a entre la Commission et le Conseil, ainsi qu'entre certains membres de cette Assemblée concernant la réglementation du transport par bateau; il y a ceux qui préféreraient une législation séparée pour le transport fluvial et le transport maritime.

La Commission a réaffirmé sa position, je pense qu'il conviendrait idéalement de disposer d'une forme unique de réglementation, mais ce n'est pas le plus important. L'essentiel aujourd'hui est de se réjouir de la volonté politique forte du Parlement, de la Commission et du Conseil de garantir les droits des passagers, en particulier les droits des passagers à mobilité réduite. Il ne s'agit pas uniquement, j'ai été ravi de l'entendre, d'une question de droits et surtout de liberté des personnes handicapées; donner à des millions de passagers à mobilité réduite la possibilité de se déplacer librement au sein de l'Union européenne signifie également que ces personnes contribueront à la croissance de l'UE, car le mouvement de ces millions de personnes génère de la prospérité, développe les entreprises de transport et crée des opportunités en matière de tourisme en toutes sortes de lieux.

C'est pourquoi je me réjouis et je voudrais remercier les deux rapporteurs, le Conseil et, bien sûr, le staff de la Commission, que je n'ai cessé de remercier, car il me permet de présenter des propositions au Parlement et au Conseil.

C'est un merci particulièrement chaleureux, car je pense que l'ensemble des institutions européennes montrent aujourd'hui qu'elles s'intéressent de près aux 500 millions de citoyens européens, qui pourraient parfois en douter; je pense que ceux qui ont suivi le débat d'aujourd'hui changeront d'avis et feront confiance aux institutions européennes, qui cherchent à se rapprocher de plus en plus de la population.

PRÉSIDENTE DE M. MANUEL ANTÓNIO DOS SANTOS

Vice-président

Michel Teychenné, rapporteur. – Monsieur le Président, je voudrais d'abord reprendre les amendements qui ont été proposés par Georg Jarzembowski, qui nous disait tout à l'heure qu'il fallait être raisonnable, et je crois que l'intérêt de ce texte, c'est effectivement d'être un texte raisonnable.

Est-il raisonnable de vouloir supprimer l'obligation, pour les transporteurs, de former les personnels qui sont en contact avec les personnes à mobilité réduite?

Est-ce qu'il est raisonnable de supprimer l'indemnisation du matériel perdu, notamment les chaises roulantes pour les PMR?

Est-ce qu'il est raisonnable – et M. Rack qui était là tout à l'heure nous l'a signalé, je le remercie pour son intervention – d'empêcher le remboursement, comme cela se fait partout, notamment aux États-Unis, en particulier quand il n'y a pas de départ et quand il n'y a pas d'information, ni d'alternative?

Donc, ces éléments-là dans vos amendements ne me semblent pas raisonnables, et je tenais à le dire.

Pour le reste, je crois qu'il y a un consensus. On l'a vu sur l'ensemble des débats. Je voudrais remercier la Commission, je voudrais remercier le Conseil, tous les collègues qui ont travaillé sur ces dossiers-là dans un

excellent état d'esprit, parce qu'on a compris qu'il y avait un enjeu extrêmement important pour les citoyens européens.

Et donc je pense que, demain, – et je lance un appel au PPE: vos amendements ne sont pas raisonnables –, il faut voter ce texte, il faut envoyer un signal fort à un moment où les Européens, parfois, doutent de l'Europe. Il faut, à ce demi-milliard, comme le disait le commissaire Tajani, envoyer un message fort indiquant que l'on prend en compte les besoins des citoyens, les besoins des Européens. Voilà ce que j'avais à dire.

Gabriele Albertini, rapporteur. – (IT) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, après avoir écouté attentivement le débat, M. Swoboda et M. Tajani, ainsi que mes collègues, je ne peux que renouveler mes remerciements pour l'aide et les précieux conseils de cette Assemblée.

Je n'ai pas le temps d'analyser et de commenter les suggestions individuelles et les facettes d'un débat aussi vaste, mais, puisque je dois le résumer pendant les quelques secondes restantes de mon temps de parole, j'utiliserai deux adjectifs pour synthétiser vos réflexions et suggestions. Autant que faire se peut avec un règlement aussi complexe, vous avez considéré que le travail accompli était raisonnable.

Ce règlement tient compte des objectifs visant à étendre les droits des passagers et à accorder les mêmes conditions de protection pour tous les modes de transport, tout en considérant la nature spécifique d'un certain nombre de transporteurs qui ont des difficultés à s'adapter à des exigences plus élevées en période de crise économique, d'où mon premier adjectif: «raisonnable».

Il y a ensuite l'idée de perfectibilité, ou de marge d'amélioration, qui a été évoquée par certains intervenants qui, bien que compréhensifs à l'égard des circonstances auxquelles nous nous sommes adaptés, voudraient élargir encore le champ d'application des droits de manière à englober le transport urbain et de protéger les passagers à mobilité réduite. Ainsi, nous sommes à la recherche de la perfection; la société humaine n'est pas parfaite, et ce règlement, qui est «raisonnable» et, selon moi, bien rédigé, est aussi «perfectible».

Le rapporteur ne prive pas les États membres de la possibilité d'élargir ou d'étendre le régime au transport urbain, et il est déjà obligatoire pour le transport régional. Le niveau de couverture a déjà été souligné, et il s'apparente souvent à celui des voyages transnationaux ou nationaux; il en va de même, bien entendu, pour les technologies utilisées et l'application du régime aux personnes handicapées.

Pour conclure, je voudrais remercier à nouveau chacun d'entre vous, et j'espère que le travail réalisé aujourd'hui n'est pas la fin de l'histoire, mais que nous pourrions accomplir des objectifs encore plus ambitieux.

Le Président. – La discussion commune est close.

Le vote aura lieu demain.

Déclarations écrites (article 142)

Daniel Stroj (GUE/NGL), par écrit. – (CS) Concernant le rapport sur les droits des passagers en voyage, je voudrais aborder un aspect qui ne relève pas de la protection des intérêts des consommateurs, mais plutôt d'une violation du principe de libre circulation des personnes au sein de la zone Schengen. Il concerne spécifiquement la circulation des personnes à la frontière entre l'Allemagne et la République tchèque. Les citoyens tchèques se plaignent de plus en plus fréquemment- auprès de ma personne et des représentants d'autorités locales et régionales de la région frontalière germano-tchèque – du harcèlement pratiqué par la police allemande lorsqu'ils traversent la frontière entre les deux pays, qu'ils soient en groupe ou dans des véhicules privés. Les citoyens se plaignent de se faire arrêter sans raison par des policiers en civil, de se faire contrôler et même interroger sur le but de leur visite en Allemagne. Le comportement de la police allemande n'est rien d'autre que du harcèlement et il enfreint directement le principe de libre circulation des personnes au sein de l'UE. Je voudrais insister sur le fait que ces cas sont de plus en plus fréquents et j'invite instamment les autorités européennes à rectifier cette situation inacceptable.

(La séance, suspendue à 18 h 15 dans l'attente de l'heure des questions, est reprise à 18 h 30)

PRÉSIDENTE DE M. MANUEL ANTÓNIO DOS SANTOS*Vice-président***14. Heure des questions (questions à la Commission)**

Le Président. - L'ordre du jour appelle l'heure des questions (B6-0227/2009).

Les questions suivantes sont posées à la Commission.

Première partie

Le Président. – J'appelle la question n° 28 de M^{me} **Ludford** (H-0142/09) :

Objet: Commerce électronique

Quelles autres mesures la Commission envisage-t-elle d'adopter pour garantir l'abolition intégrale des barrières imposées aux clients en vertu de leur pays de résidence ou du lieu d'enregistrement de leur carte de paiement, qui les empêchent d'accéder aux meilleurs tarifs et gammes de biens et de services, tels que le téléchargement de musiques, l'achat de billets d'avion et de train, les DVD ou les jeux sur ordinateur, notamment ceux vendus en ligne, en vente sur tout le territoire de l'UE?

Charlie McCreevy, *membre de la Commission.* – (EN) La Commission est pleinement consciente des difficultés auxquelles sont confrontés les consommateurs qui se voient refuser l'accès à des sites internet ou qui font l'objet de discrimination géographique lorsqu'ils veulent faire des achats en ligne. Laissez-moi vous assurer que la lutte contre la segmentation géographique du marché, qu'elle soit le résultat de mesures publiques ou du comportement de parties privées, est une des premières priorités de notre politique sur le marché intérieur. Des pratiques telles que celles mentionnées par l'honorable députée dans sa question privent les citoyens européens du droit et des possibilités qui leur sont offerts par le marché unique. Elles sont totalement contraires à la liberté de recevoir des services à travers les frontières, ce qui est une contrepartie fondamentale à la liberté de fournir des services inscrite dans le traité de la CEE. Avec la directive Services, nous disposons à présent d'un outil puissant en vue d'atténuer considérablement les problèmes aux quels sont confrontés les consommateurs qui font l'objet de discrimination lorsqu'ils achètent des biens et des services à travers les frontières, y compris sur l'internet.

Pour la première fois dans la législation relative au marché intérieur, la directive Services demande explicitement aux États membres de mettre un terme aux pratiques discriminatoires des entreprises sur la base de la nationalité ou du lieu de résidence des consommateurs. Comme vous le savez, la directive Services doit être mise en œuvre à la fin du mois de décembre de cette année, et, une fois que la clause de non-discrimination définie à l'article 20 aura été transposée dans la législation nationale, des pratiques telles que celles qui ont été évoquées par l'honorable députée dans sa question seront illégales. La seule exception à cette règle concernera les cas dans lesquels les entreprises peuvent démontrer que la différence de traitement appliquée aux différentes catégories de consommateurs est directement justifiée par des raisons objectives et ne constitue donc pas une discrimination. La Commission travaille actuellement avec les États membres afin de faire en sorte que l'article 20 de la directive Services soit mis en œuvre dans les temps et que les autorités et tribunaux nationaux veillent effectivement à son application.

En outre, le 5 mars, la Commission a publié un rapport axé sur les aspects transfrontaliers du commerce électronique. Ce document de travail des services de la Commission sur le commerce électronique transfrontalier est une initiative de ma collègue, la commissaire Kuneva. Le rapport montre que, dans l'ensemble, le commerce électronique se développe plutôt bien dans l'Union européenne, tandis que le commerce électronique transfrontalier est à la traîne. Il existe un vaste potentiel pour les échanges transfrontaliers dans le commerce en ligne. Cependant, ce commerce transfrontalier potentiel ne parvient pas à se matérialiser face aux obstacles pratiques et réglementaires qui touchent tant les consommateurs que les entreprises. Le résultat est un marché intérieur en ligne fragmenté. Ce problème a été identifié et est pris en charge dans le cadre de l'exercice de surveillance du marché que la Commission a lancé afin d'examiner le nombre de chaînes d'approvisionnement pour certains marchés de détail. Ce travail devrait permettre à la Commission d'approfondir son analyse du secteur de la vente au détail afin d'identifier les pratiques qui perturbent les relations entre les fournisseurs et les détaillants et entre les détaillants et les consommateurs, et d'évaluer la nécessité de réformer davantage les réglementations nationales ou européennes en la matière. Cet exercice couvre cinq secteurs spécifiques, dont des produits de loisir tels que la musique et les livres vendus en ligne et hors ligne, et débouchera sur une communication de la Commission prévue pour l'automne

2009. La mise en œuvre efficace et énergique de l'article 20 de la directive Services et l'examen des autres questions non résolues dans le contexte de l'exercice de surveillance du marché devraient nous fournir une réponse complète aux problèmes ou obstacles qui apparaissent dans le contexte du commerce électronique au détriment des bénéficiaires des services en général et des consommateurs en particulier.

Sarah Ludford (ALDE). - (EN) C'est une question importante pour l'Europe des citoyens, en particulier en période de récession. Tout le monde veut et mérite la meilleure offre sur le marché, que l'on vive à Lisbonne ou à Londres. N'est-il pas malheureux que, 50 ans après la création du marché commun, il soit encore possible, comme l'a publié le magazine de défense des consommateurs britannique *Which?*, que sur le site internet de Renfe, l'opérateur ferroviaire espagnol, on doive payer 60 % de plus sur la version anglaise que sur la version espagnole? Cela n'est sûrement pas entièrement dû à des différences de réglementation. La Commission va-t-elle aussi prendre des mesures de rétorsion contre l'exploitation pure et simple?

Charlie McCreevy, membre de la Commission. - (EN) Je suis d'accord avec la baronne Ludford: 50 ans après la création de la CE et connaissant les principes fondateurs de toute cette opération, cette discrimination peut exister. Mais nous avons présenté la directive Services principalement parce que nous étions conscients que nous n'avions pas obtenu, dans le domaine des services, le succès que nous avons obtenu dans le domaine des biens. Par conséquent, alors que la directive Services doit être mise en œuvre avant la fin de l'année, l'article 20 spécifie que toute différence de traitement, telle que celle décrite par la baronne Ludford, doit être directement justifiée par des raisons objectives.

Sans entrer dans les détails des cas particuliers qu'elle a évoqués, parce qu'il s'agit d'un aspect lié aux transports, dont mon collègue, M. Tajani, pourrait mieux vous parler que moi, la seule raison qui pourrait peut-être justifier une discrimination est qu'il y aurait des frais supplémentaires évidents. Ce serait une manière objective de considérer les choses. Par exemple, si vous commandez quelque chose en ligne qui doit vous être livré à Dublin de Strasbourg, il y aura clairement des frais postaux et d'emballage etc. supplémentaires. Cela pourrait être une raison objective pour dire que la différence de prix est telle. Mais vous ne pouvez recourir à la discrimination pour aucune autre raison. Donc, si tout va bien, quand la directive Services sera mise en œuvre, ces cas particuliers seront moins nombreux.

Pour le moment, dans le domaine des transports, vous devez vous rappeler que les transports ne sont pas couverts par la directive Services. Mais mon collègue Tajani et son équipe étudient actuellement quelques initiatives particulières dans cette sphère également.

Le Président. - J'appelle la question n° 29 de M. **Moraes** (H-0149/09) :

Objet: Stratégie européenne de lutte contre la maladie d'Alzheimer

En février, le Royaume-Uni a annoncé sa stratégie nationale de lutte contre les problèmes de démence, qui aura pour objectif d'investir dans un réseau de cliniques de la mémoire, d'offrir davantage de soutien aux patients atteints de la maladie et de lancer de vastes campagnes de sensibilisation. En outre, le 5 février, le Parlement européen, à Strasbourg, a adopté la déclaration écrite 0080/2008 – P6_TA (2009) 0081 encourageant à reconnaître la maladie d'Alzheimer comme une priorité de santé publique européenne.

Quelles initiatives la Commission a-t-elle l'intention de prendre, dans ce domaine, en matière de recherche, de prévention et de sensibilisation du public?

La Commission pourrait-elle envisager de créer une stratégie européenne de lutte contre la maladie d'Alzheimer semblable à celle qui a été adoptée par le Royaume-Uni, en tenant tout particulièrement compte des recommandations du Projet EUROCODE (*collaboration européenne dans le domaine de la démence*) qui a déjà été présentée devant la Commission?

Androulla Vassiliou, membre de la Commission. - (EN) La maladie d'Alzheimer a été désignée comme initiative prioritaire dans le programme législatif et de travail de la Commission pour 2009, suite aux conclusions du Conseil sur Alzheimer adoptées sous la présidence française, et la Commission planifie actuellement une communication sur la maladie d'Alzheimer et les autres formes de démence, qui devrait être adoptée dans le courant de cette année.

En outre, afin de stimuler une recherche efficace et coordonnée dans ce domaine, il est prévu que cette communication sera adoptée en parallèle à la proposition de recommandation du Conseil relative à une programmation conjointe de la recherche sur les maladies neurodégénératives, y compris la maladie d'Alzheimer. Ceci fait suite à la communication relative à une programmation conjointe de la recherche, adoptée le 15 juillet 2008.

Dans le domaine de la maladie d'Alzheimer, il est nécessaire de collecter des données précises, ce qui ne peut se faire qu'au niveau européen, afin de pouvoir planifier et adapter les services de santé au niveau des États membres. À ce jour, le projet de collaboration européenne dans le domaine de la démence a fourni des données et des analyses qualitatives et quantitatives précises du poids de la maladie d'Alzheimer dans l'Union européenne, qui ont été publiées par Alzheimer Europe dans le *Dementia in Europe Yearbook*. Le projet a toutefois pris fin au terme de l'année 2008 et il faut à présent évaluer les options en vue de poursuivre ce travail.

La méthode ouverte de coordination (MOC) dans le domaine social constitue un cadre qui permet aux États membres de réformer leurs systèmes de protection sociale sur la base d'échanges de politiques et d'apprentissage mutuel. Dans le cadre de la MOC, les États membres identifient des défis communs et se mettent d'accord sur des objectifs communs en vue de parvenir à un accès, une qualité et une durabilité universels dans le domaine des soins de santé et des soins de longue durée.

Dans les rapports stratégiques nationaux, les États membres exposent comment ils vont développer leurs politiques afin d'atteindre les objectifs communs. L'UE soutient les actions des États membres visant à relever les défis communs et à atteindre les objectifs communs au moyen de la MOC en facilitant le dialogue sur les expériences et l'échange des bonnes pratiques en matière de soins de santé et de soins de longue durée.

Elle soutient également l'élaboration de bonnes pratiques innovantes à travers ses programmes de financement. L'échange peut avoir lieu dans le cadre d'examen collégiaux réunissant un nombre limité de participants se concentrant sur un thème précis ou lors de conférences impliquant des discussions plus larges.

Conformément aux indications des rapports stratégiques nationaux de 2008 et à la synthèse du rapport conjoint de 2009, un examen collégial spécifique aura lieu en France, le mois prochain, sur « la maladie d'Alzheimer et autres maladies apparentées: comment faire face aux situations de crise ou les soins au domicile du patient ». Celui-ci sera suivi, en septembre, sous la présidence suédoise, d'une conférence sur le thème « Vieillir en bonne santé et dans la dignité », qui comprendra un atelier sur la coordination des soins aux personnes atteintes de la maladie d'Alzheimer et d'autres formes de démence.

Les services de la Commission étudient en outre la possibilité d'ajouter une conférence à la mi-2010, dont le contenu spécifique dépendra des résultats des événements de 2009 et d'autres sources. De plus, le plan d'action pour le handicap 2003-2010 de la Commission contient des actions qui concernent également les personnes atteintes d'Alzheimer, comme la promotion d'une vie indépendante, des services d'aide et de soins de qualité, l'accessibilité des biens et des services de base, et des solutions d'assistance.

Étant donné que le vieillissement de la population européenne devrait entraîner une augmentation du nombre des personnes âgées souffrant d'un handicap sévère et nécessitant des soins de longue durée, cette question fait partie des priorités pour la suite du plan d'action actuel pour le handicap.

La Commission travaille également avec les États membres via le groupe de haut niveau sur le handicap, afin de suivre la mise en œuvre de la convention des Nations unies sur les droits des personnes handicapées, signée par la Commission européenne et tous les États membres. La convention couvre toute une série d'objectifs politiques intéressant les personnes frappées par la maladie d'Alzheimer, parmi lesquels l'accessibilité, la vie indépendante, la réhabilitation, la participation sociale et la protection sociale; elle est par ailleurs mise en œuvre au niveau national et communautaire.

Claude Moraes (PSE). - (EN) Madame la Commissaire, avec plus de six millions de citoyens européens atteints de démence et plusieurs autres millions d'Européens tenus d'en prendre soin ou touchés par cette maladie critique, je salue chaleureusement la décision de la Commission de faire de cette maladie une priorité de santé. Votre réponse était très complète.

Mais pourrais-je vous demander, Madame la commissaire, lorsque vous discuterez du plan d'action sur le handicap, de garder à l'esprit, ainsi que la Commission, que les effets de la maladie d'Alzheimer concernent plusieurs domaines, dont le handicap, le vieillissement et la santé publique, et de maintenir une stratégie globale qui ne mette pas seulement le doigt sur Alzheimer mais englobe également tous les aspects connexes, et de maintenir cette priorité? Il s'agit d'une urgence de santé publique pour une population vieillissante. Mais je vous remercie pour cette réponse très complète.

Androulla Vassiliou, membre de la Commission. - (EN) Je crois comprendre que l'honorable député est satisfait de la réponse très complète que j'ai donnée. En ce qui concerne ce plan d'action sur le handicap, il s'agit, bien

sûr, d'une question plus vaste, mais certains de ses aspects sont propres à la maladie d'Alzheimer et nous les aborderons dans notre action dans ce domaine.

Le Président. – J'appelle la question n° 30 de M^{me} **Kratsa-Tsagaropoulou** (H-0163/09) :

Objet: Menace de récession dans le Sud-Est de l'Europe et répercussions sur l'économie européenne

Des analyses effectuées récemment par des instituts financiers internationaux et des agences de notation prévoient un ralentissement important de la croissance dans le Sud-Est de l'Europe et soulignent tout particulièrement le risque d'incapacité de remboursement des prêts de la part de consommateurs et d'entreprises. Une telle récession peut avoir des répercussions extrêmement graves sur l'économie des États membres de l'Union européenne, étant donné l'importance des investissements effectués dans la région par des entreprises et des banques d'Europe occidentale.

La Commission juge-t-elle pertinente la mise en place de mesures de soutien aux banques dans les pays du Sud-Est de l'Europe – dans le cadre des plans d'action nationaux relevant de la Politique européenne de voisinage –, en commun avec ces pays et, éventuellement, avec la Banque européenne d'investissement? Comment la Commission entend-elle exploiter les possibilités offertes par les moyens de financement disponibles, tels que l'Instrument d'aide de préadhésion (IPA) et l'Instrument européen de voisinage et de partenariat (ENPI), afin de revitaliser les économies locales et de conjurer le risque de récession?

Janez Potočnik, *membre de la Commission.* – (EN) La question porte sur l'avis de la Commission concernant un éventuel soutien économique et financier européen aux pays d'Europe de l'est et du sud-est durement touchés par la crise économique mondiale. Je réponds au nom de mon collègue, le commissaire Almunia.

La forte récession économique dans plusieurs pays de la région peut effectivement avoir un impact négatif sur les économies des États membres de l'Union européenne, en particulier ceux dont les banques commerciales ont accordé, souvent par l'intermédiaire de leur filiale locale, des crédits significatifs à des entreprises et à des ménages dans les pays de la région.

Il convient tout d'abord de noter que les conditions économiques et financières diffèrent énormément d'un pays à l'autre. La réponse de la Commission à la crise ne pouvait donc être formulée de manière globale, mais a tenu compte de la situation de chaque pays.

En ce qui concerne les pays candidats et candidats potentiels d'Europe du sud-est, de grosses sommes d'assistance technique destinées aux réformes structurelles et au renforcement des capacités ont été programmées pour la période 2007-2013 – 9,1 milliards d'euros, comme vous le savez, au titre de l'instrument d'aide de préadhésion (IAP). La Commission met également en place un paquet de 150 millions d'euros en réponse à la crise, financé au titre de cet instrument, qui vise à mobiliser, à court terme, une somme de 500 millions d'euros sous forme d'emprunts auprès des institutions financières internationales. Le paquet inclut des mesures allant de l'octroi de microcrédits et du financement de PME à l'efficacité énergétique et à une assistance technique spécifique dans le domaine du contrôle du secteur financier et de la réglementation financière.

Afin de soutenir encore l'économie réelle, la Commission, la BEI, la BERD et le Conseil de la Banque européenne de développement ont élaboré ensemble une initiative d'infrastructure qui offre une assistance technique et un cofinancement dans le cadre des investissements opérés dans les infrastructures prioritaires des secteurs des transports, de l'énergie, de l'environnement, et dans le secteur social. Cette initiative a été accélérée, et sa mise en œuvre est à présent en cours de démarrage. C'est une première étape vers un cadre d'investissement en faveur des Balkans occidentaux, qui comprendra également des investissements dans d'autres secteurs socio-économiques tels que les PME et l'efficacité énergétique.

Dans les pays d'Europe orientale concernés par la politique européenne de voisinage – l'Ukraine, le Belarus, la Moldavie et les trois pays du Caucase – les instruments de l'Union européenne disponibles pour répondre aux besoins du secteur financier sont plus limités. Pourtant, ici aussi l'UE apporte une assistance technique substantielle au moyen des programmes nationaux et régionaux de l'instrument européen de voisinage et de partenariat en faveur des plans d'action conjoints au titre de la politique européenne de voisinage. Afin de mieux aider l'économie réelle, la facilité d'investissement de voisinage a été conçue pour rassembler les subventions des programmes IEVP et des États membres de l'Union européenne et les prêts des institutions financières publiques européennes. Cet instrument a fourni 71 millions d'euros de subventions en 2008, qui sont venus soutenir de grands projets d'infrastructure d'une valeur de près de 2,74 milliards d'euros.

Permettez-moi à présent de dire quelques mots du soutien accordé aux banques commerciales de la région par des institutions financières spécialisées. C'est ici que la BERD est la plus active et qu'elle mobilise sa panoplie complète d'instruments, dont les actions et la dette à court terme. La BEI ne dispose pas de mandat en vue d'une capitalisation directe des banques dans cette région et son activité est limitée aux secteurs des transports, des télécommunications, de l'énergie et de l'infrastructure environnementale. Le mandat ne couvre pas les PME. La majeure partie de l'aide financière aux économies de la région provient des institutions issues de Bretton Woods, principalement du Fonds monétaire international (FMI). Le FMI met à disposition des financements importants en faveur de programmes globaux de stabilisation. La Commission a le sentiment que le rôle du FMI dans la lutte contre les conséquences de la crise est très important.

Enfin, une série de pays de préadhésion et de pays voisins ont demandé une assistance macroéconomique à l'Union européenne. La Commission examine actuellement comment aider au mieux ces pays qui ont également convenu d'un programme de stabilisation avec le Fonds monétaire international.

Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE). - (EL) Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, merci pour les informations que vous avez bien voulu me communiquer.

Je souhaiterais vous demander si vous pensez que ces subventions d'un montant de 71 millions d'euros pour nos partenaires d'Europe orientale suffisent. J'estime que la communication de la Commission sur la crise et ses répercussions en Europe du sud-est n'accorde pas assez d'attention à cette problématique. Par ailleurs, pensez-vous que nous examinerons les objectifs, les moyens et les priorités de l'aide de préadhésion, la Serbie ayant d'ores et déjà demandé de l'aide pour faire face à des exigences pressantes, directement dans son budget ?

Janez Potočnik, membre de la Commission. - (EN) Comme je l'ai dit, quand nous parlons de l'économie réelle et des pays d'Europe orientale, les possibilités financières dont nous disposons sont vraiment limitées. C'est pourquoi nous essayons de mobiliser autant de fonds que possible d'autres institutions financières. C'est pourquoi j'ai indiqué que les fonds, qui s'élèvent effectivement à 71 millions d'euros, avaient également entraîné le financement de grands projets d'infrastructure d'une valeur de plus de 2,5 milliards d'euros.

Une réponse honnête serait donc, je pense, que nous sommes tous en grande difficulté, et qu'il faut sans aucun doute suivre de près ce qu'il se passe dans cette région, parce que nous sommes fortement interconnectés avec elle, et de nombreux pays européens ont des relations commerciales approfondies avec cette région.

En ce qui concerne la possibilité d'une assistance macroéconomique, il y a, parmi les pays qui ont le potentiel de devenir des États membres, de nombreux pays candidats ou candidats potentiels qui en ont fait la demande. Il est vrai que la Serbie l'a demandé. Il est très probable que le Monténégro le demandera aussi. Parmi les pays de la région sud, presque tous, sauf la Russie et l'Azerbaïdjan, l'ont demandé. Le potentiel d'assistance macroéconomique est, pour être honnête, assez limité, et la liste des pays qui demandent un tel soutien est assez longue.

Je pense que l'instrument majeur – c'est la raison pour laquelle ceci a constitué l'un des principaux sujets de discussion au sommet du G20 – devrait être canalisé via le soutien du FMI. Nous sommes très favorables à ce type d'activité et à un rôle renforcé ou à une capitalisation du FMI dans ce sens, parce qu'il s'agit sans aucun doute d'un problème mondial.

Je pourrais également mentionner que cette assistance macrofinancière, si elle est accordée à un de ces États, devrait aussi passer par un processus de consultation via le Parlement européen.

Deuxième partie

Le Président. – J'appelle la question n° 31 de M. **Mitchell** (H-0131/09) :

Objet: Aide d'État aux États européens extracommunautaires

En cette période de crise économique, il est impératif que toutes les nations d'Europe soient mises sur un pied d'égalité, et ce sans devoir se préoccuper des emplois délocalisés au profit d'États européens extracommunautaires qui octroient des aides aux entreprises en difficulté. Si des États membres de l'UE ou de l'AELE, tels que la Suisse, veulent tirer avantage d'un accroissement des échanges avec le bloc de l'UE, alors il est essentiel qu'ils respectent le principe de réciprocité en observant les mêmes règles concernant les aides d'État. Les procédures mises actuellement en vigueur pour sanctionner pareilles infractions sont lentes, pesantes, et n'offrent aucune protection à ceux qui perdent leur emploi. Comment la Commission compte-t-elle, d'une part, améliorer cet aspect du droit de la concurrence et, d'autre part, rendre plus rapide et plus efficace la procédure prévue pour le traitement des plaintes déposées ?

Neelie Kroes, *membre de la Commission*. – (EN) Tout d'abord, je voudrais dire qu'il est important de clarifier que les États de l'AELE qui sont parties à l'accord EEE – à savoir la Norvège, l'Islande et le Liechtenstein – sont soumis à une discipline stricte en matière d'aide, basée sur le modèle communautaire.

L'article 61 de l'accord EEE est étroitement modelé sur l'article 87 du traité CE. L'autorité de surveillance de l'AELE (ASA) est chargée de sa mise en œuvre. En vertu du protocole 26 de l'accord EEE, elle possède des pouvoirs équivalents à ceux de la Commission européenne dans le domaine des aides d'État. Ces États doivent notifier toute nouvelle aide d'État à l'ASA et obtenir son approbation avant de la mettre en vigueur. L'ASA peut également enquêter sur toute aide incompatible présumée octroyée par ces pays de l'AELE.

La Suisse est un cas différent, parce qu'elle n'a pas ratifié l'accord EEE. Avec la Suisse, les règles en matière d'aide d'État sont celles définies dans l'accord de 1972 entre la Communauté économique européenne et la Confédération helvétique. En vertu de l'article 23 de cet accord, une aide d'État qui affecte le commerce entre la Communauté et la Suisse et fausse ou menace de fausser la concurrence est incompatible avec l'accord. Au niveau procédural, en cas d'aide incompatible, la partie lésée peut porter l'affaire devant la commission conjointe établie par l'accord, qui peut prendre des mesures de sauvegarde si la partie qui octroie l'aide refuse de mettre un terme à la pratique en question.

S'il est vrai qu'il est plus difficile d'obtenir des mesures correctives en cas d'aide incompatible dans les affaires suisses, la Commission s'efforce toutefois d'appliquer les dispositions de l'accord de libre-échange de 1972 chaque fois que cela est possible et nécessaire. Par exemple, le 13 février 2007, elle a pris une décision concluant que trois régimes fiscaux cantonaux suisses étaient incompatibles avec l'accord de 1972, et elle est actuellement en train de négocier avec les autorités suisses afin de trouver une solution satisfaisante à ce problème.

La Commission est consciente que les dispositions en matière d'aide d'État présentes dans les accords commerciaux existants, tel que l'accord de 1972 avec la Suisse, doivent être améliorées et c'est pourquoi, dans la droite ligne des conclusions de sa communication de 2006 « Une Europe compétitive dans une économie mondialisée », l'objectif de la Commission est de tenter de négocier des règles plus strictes en matière d'aide d'État et de meilleures mesures de correction, comme par exemple l'application d'un mécanisme de règlement des différends, dans les futurs accords de libre-échange.

Gay Mitchell (PPE-DE). – (EN) Je remercie la commissaire pour sa réponse utile.

La commissaire n'ignore pas que je parle d'une entreprise appelée SR Technics, implantée à l'aéroport de Dublin, où, jusqu'il y a peu, un peu plus de 1 100 personnes étaient employées. Six cents d'entre elles ont aujourd'hui perdu leur emploi.

C'était une entreprise qui avait d'excellentes relations industrielles, d'excellentes compétences, un carnet de commandes plein et un avenir merveilleux. Il existe de véritables doutes quant aux raisons de la délocalisation de cette entreprise et l'on soupçonne que le gouvernement suisse ou l'un de ses amis arabes ait offert des aides qui valent à ces personnes de perdre leur emploi en Irlande, dans l'Union européenne.

La commissaire va-t-elle enquêter sur cette affaire et faire usage de tout son pouvoir pour apporter son aide? Il s'agit de gens très raisonnables, qui reçoivent beaucoup de soutien de la part de la communauté, qui comprend les difficultés auxquelles ils sont confrontés, tant de la communauté des affaires que du grand public.

Neelie Kroes, *membre de la Commission*. – (EN) Je suis très heureuse que vous me posiez cette question, car vous pouvez nous aider, parce que nous avons besoin de plus d'informations. Jusqu'à présent nous ne disposons pas des informations sur cette affaire sous la forme exacte dont nous avons terriblement besoin. Même avec elles il n'y a aucune garantie que nous réussissions, mais cela vaudra la peine d'essayer.

Pour se faire une opinion sur l'existence d'une aide d'État, sans parler de son incompatibilité en vertu de l'accord de 1972 avec la Suisse, ce ne sont pas seulement les services, mais aussi la production et le commerce de marchandises qui doivent entrer en ligne de compte. Alors, je vous en prie, poussez ceux dont vous êtes proches à nous fournir les informations. En outre, j'inviterais les personnes et les entreprises concernées en Irlande à communiquer aux services de la Commission toute information complémentaire qu'elles pourraient détenir sur cette affaire, afin de nous permettre de prendre position.

Je dois ajouter, et il est ouvert et honnête de le dire, qu'en vertu de l'accord de 1972, la partie lésée peut seulement demander à la partie qui octroie l'aide de mettre un terme à la mesure et que, dans une décision adoptée en 2007, la Commission a conclu que ces mesures constituaient une aide d'État incompatible avec

l'accord de 1972 avec la Suisse. À la suite de cette décision, les autorités suisses ont entamé un dialogue avec la Commission afin de trouver une solution adéquate. La dernière réunion technique a eu lieu le 13 février 2009.

Les autorités suisses ont donc présenté des propositions constructives, telles que l'abolition de l'exonération fiscale pour les sociétés de gestion. Cependant, le traitement préférentiel des holdings et des entreprises mixtes se poursuit dans une large mesure. C'est pourquoi il est tellement nécessaire de poursuivre les discussions.

Le Président. – J'appelle la question n° 32 de M. **Kuzmiuk** (H-0165/09) :

Objet: Situation de discrimination à l'égard des chantiers navals polonais compte tenu du récent accord de la Commission pour l'attribution d'une aide publique au secteur automobile

Après avoir octroyé une aide de plusieurs dizaines de milliards d'euros à leurs banques, les gouvernements de plusieurs États membres de l'Union européenne ont à présent décidé de soutenir le secteur de l'automobile. Le Royaume-Uni, l'Allemagne, la France et l'Italie veulent apporter à ce secteur économique une aide de quelques dizaines de milliards d'euros, et, en principe, la Commission a accepté sans restriction cette proposition, alors même, qu'incontestablement, cette méthode constitue une distorsion de la concurrence sur ce marché.

Sans remettre en question le bien-fondé de cette aide, je souhaiterais savoir pour quelles raisons la Commission européenne a remis en cause l'aide publique accordée par le gouvernement polonais à nos chantiers navals.

La position prise par la Commission avait entraîné la fermeture de deux chantiers navals polonais et le licenciement de plusieurs dizaines de milliers de travailleurs employés par ces chantiers et leurs sous-traitants. Dans ces conditions, cette décision ne revêt-elle pas un caractère discriminatoire par rapport à l'accord récemment donné par la Commission pour l'attribution d'une aide à l'industrie automobile?

Neelie Kroes, membre de la Commission. – (EN) La Commission voudrait souligner que, dans le cas des chantiers navals polonais, elle a appliqué exactement les mêmes règles que pour toute autre affaire d'aide d'État à la restructuration et qu'elle traite la Pologne exactement de la même manière que n'importe quel autre État membre.

Les difficultés auxquelles sont confrontés les chantiers navals ont débuté dans les années 1990, pour être précise en 1990, bien avant l'adhésion de la Pologne à l'UE, et ne sont, soit dit en passant, pas dues à l'actuelle crise économique et financière. En 2004, la Commission a commencé à enquêter sur l'aide à la restructuration en faveur des chantiers navals polonais. La situation des chantiers navals polonais ne peut donc être comparée à celle d'autres entreprises connaissant des problèmes spécifiques liés à l'actuelle crise financière.

Les chantiers de Gdynia et de Szczecin bénéficient d'une aide d'État depuis de nombreuses années, aux dépens d'autres chantiers navals en Europe. Malheureusement, l'aide octroyée aux chantiers navals polonais n'a pas été consacrée à des investissements et à la restructuration nécessaire. De plus, les chantiers ont continué à connaître des pertes, n'ont pu payer leurs impôts et s'acquitter de leurs obligations en matière de sécurité sociale, et ont accumulé des dettes considérables.

C'est pour toutes ces raisons que la Commission n'a pas eu d'autre option que d'adopter des décisions finales négatives concernant les chantiers navals de Gdynia et de Szczecin, ordonnant le recouvrement de l'aide illégale et incompatible octroyée aux chantiers.

Toutefois, afin de limiter les conséquences économiques et sociales négatives de ces décisions, la Commission a autorisé la Pologne à mettre le recouvrement de l'aide illégale en œuvre au moyen de la vente des actifs des chantiers et de la liquidation ultérieure des entreprises. Cela devrait maximiser les possibilités que des activités économiques viables se poursuivent sur ces sites.

Il convient en particulier de noter que, si le processus de vente est couronné de succès et correctement mis en œuvre, les entreprises qui feront l'acquisition des actifs des chantiers navals n'auront pas à rembourser les subventions illégales, même si elles choisissent de poursuivre dans la construction navale.

La Commission voudrait aussi signaler que les fonds structurels et, en particulier, le Fonds social européen et le Fonds européen de développement régional, pourraient être utilisés pour atténuer les conséquences sociales des pertes d'emplois. En outre, le recours au Fonds européen d'ajustement à la mondialisation peut être envisagé dans certaines circonstances et sous certaines conditions.

Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk (UEN). - (PL) Madame la Commissaire, je comprends qu'il vous incombe de contrôler le niveau des aides d'État octroyées aux entreprises, mais la société polonaise n'en a pas moins l'impression, malheureusement, que les chantiers navals polonais n'ont pas droit au même traitement que les entreprises des anciens États membres de l'UE, qu'un assentiment est donné ici afin de sauver des emplois, mais que dans les chantiers navals polonais, l'assentiment autour du sauvetage des emplois ne nous est pas accordé, et cette inégalité nous trouble beaucoup. Nous souhaitons insister sur la nécessité d'une égalité de traitement entre les entreprises des nouveaux et des anciens États membres. Je souhaiterais également me saisir de cette occasion pour demander quels sont les doutes de la Commission concernant le programme de restructuration du chantier naval de Gdansk.

Neelie Kroes, membre de la Commission. - (EN) Ceux qui, en Pologne, disent ce que l'honorable député vient d'évoquer ont absolument tort. Ce n'est pas vrai, et je peux le prouver par des faits et des chiffres. Et avant que je réponde à votre allusion aux chantiers navals allemands (vous n'avez mentionné que les vieux), je voudrais souligner que les chantiers navals dans d'autres pays – pas seulement en Allemagne, mais aussi, par exemple, au Danemark, au Royaume-Uni, aux Pays-Bas ou en Espagne, où l'État n'a pas été aussi généreux – ont considérablement réduit leurs activités ou ont même fermé. Nous connaissons quelques exemples de chantiers navals qui ont fermé. Et quand nous parlons d'égalité de traitement, nous devons également garder cela à l'esprit et ne pas parler seulement d'émotion, et je ne blâme personne d'avoir des émotions; j'imagine que c'est une situation très difficile, mais cela donne même une image fausse de la situation de dire que nous n'avons pas traité tout le monde de manière équitable.

Quoi qu'il en soit, je puis vous garantir, Monsieur le Président, que la Commission a appliqué ses règles de la même manière aux chantiers navals allemands et polonais, ainsi qu'à tous les autres chantiers navals qui pourraient être cités ici. Nous appliquons les mêmes critères lorsque nous évaluons les aides d'État, la viabilité étant le principal d'entre eux, et les chantiers navals allemands – permettez-moi de prendre cet exemple – ont été restructurés avec succès et sont devenus des entreprises viables, tandis que la Commission estime que les plans de restructuration présentés par les autorités polonaises ne garantiront pas une viabilité à long terme.

Pour finir, Monsieur le Président, il conviendrait également de faire un parallèle avec les cas où la Commission n'a pas autorisé l'aide d'État et a même ordonné un recouvrement de l'aide d'État illégale dans d'autres États membres.

Le Président. – J'appelle la question n° 33 de M^{me} Corda (H-0171/09) :

Objet: Vente en ligne de parfums, vêtements et produits de marque

Le règlement (CE) n° 2790/1999⁽²⁾ de la Commission (ainsi que les lignes directrices sur les restrictions verticales) établit le régime relatif aux accords de distribution, comprenant notamment les produits tels que les parfums, vêtements et autres «produits de marque». Aux termes de celui-ci, il est interdit de vendre, notamment en ligne, de nombreux produits de marque, si la part de marché du fournisseur est inférieure à 30 %.

La Commission estime-t-elle devoir maintenir un régime archaïque au mépris d'une saine concurrence des prix et du libre choix des consommateurs, au profit exclusif des intérêts économiques de quelques grands groupes tirant l'essentiel de leurs ressources de ces exclusivités confortables et légales?

Neelie Kroes, membre de la Commission. - (EN) L'actuelle politique de concurrence de l'UE à l'égard des accords verticaux est très favorable aux ventes sur l'internet, et je suis sûre que vous en êtes conscient, Monsieur le président. De ce fait, les lignes directrices sur les restrictions verticales, qui donnent une interprétation du règlement (CE) n° 2790/1999, indiquent clairement que « chaque distributeur doit être libre de recourir à l'internet pour faire de la publicité ou pour vendre ses produits ». Il est donc clair que les fournisseurs ne peuvent pas imposer de restrictions à l'utilisation de l'internet par les distributeurs – ils ne peuvent pas empêcher les distributeurs d'avoir un site internet, d'utiliser la langue qu'ils préfèrent sur ce site ou d'envoyer des courriers électroniques aux différents clients, à moins que ces interdictions ne se justifient de manière objective.

Même au sein de réseaux de distribution sélectifs, utilisés notamment dans le secteur des produits de luxe, et pour la distribution de produits complexes tels que les produits électroniques – indépendamment de la

(2) JO L 336 du 29.12.1999, p. 21.

part de marché des fournisseurs – toute restriction de ventes en ligne imposée par le producteur à son revendeur désigné va clairement à l'encontre des règles de concurrence.

Cela ne signifie cependant pas que tout détaillant puisse vendre – en ligne ou ailleurs – les produits d'un producteur aux consommateurs finaux. Un producteur est libre d'imposer des critères aux distributeurs pour la vente de ses produits en ligne de la même manière qu'il est libre de le faire pour les ventes dans des magasins faits de briques et de mortier.

Ces critères peuvent contribuer à bâtir une certaine image ou à offrir un certain niveau de service. En vertu des règles actuelles, la distribution sélective est présumée légale jusqu'à 30 % de la part de marché du fournisseur, car on estime qu'en l'absence de pouvoir de marché, elle apporte plus d'avantages que d'éventuels inconvénients aux consommateurs.

La Commission examine actuellement la manière dont le règlement (CE) n° 2790/1999 a été appliqué jusqu'à présent et s'il est nécessaire d'y apporter des changements supplémentaires, notamment dans le domaine de la distribution sélective.

Ce que la Commission veut, c'est parvenir à un juste équilibre entre, d'une part, la garantie que les consommateurs peuvent tirer profit du marché en ligne et, d'autre part, la garantie que les producteurs sont capables d'organiser leurs systèmes de distribution comme ils l'entendent.

Giovanna Corda (PSE). - Monsieur le Président, Madame la Commissaire, je vous remercie, mais d'une manière générale, j'espère que la Commission sera d'avis que le moment est opportun pour réexaminer les lignes directrices sur les restrictions verticales dont vous avez parlé maintenant, parce qu'en fait, cela date déjà d'une dizaine d'années.

Il faut tenir compte, bien sûr, des évolutions les plus récentes: ventes en ligne et enchères électroniques ont profondément modifié nos modes de distribution et les conditions de la concurrence. Nous devons en être bien conscients.

Paul Rübig (PPE-DE). - (DE) Madame la Commissaire, il m'intéresserait de connaître vos vues sur les conditions relatives au pouvoir de marché qui s'exprime à travers ces modes de distribution. À partir de quel moment considérez-vous qu'un tel pouvoir de marché est présent, et quelle action seriez-vous disposée à prendre pour vous y opposer?

Neelie Kroes, membre de la Commission. - (EN) Je vais juste répéter ce que j'ai déjà dit, à savoir que la Commission examine actuellement la manière dont le règlement (CE) n° 2790/1999 – qui, comme l'honorable députée l'a dit, a 10 ans – a été appliqué jusqu'à présent. Nous devons décider s'il faut y apporter des changements supplémentaires, notamment dans le domaine de la distribution sélective.

Il est important pour la Commission, lors de ce réexamen, de parvenir à un juste équilibre, afin de permettre à tous les consommateurs européens de tirer pleinement profit de l'internet pour surmonter les barrières géographiques, tout en permettant aux producteurs d'organiser leurs systèmes de distribution comme ils l'entendent. Dans ce contexte, les avantages que la distribution sélective apporte aux consommateurs, tant en ligne que hors ligne, seront certainement revisités.

M. Rübig a demandé ce que nous pouvions faire dans la situation actuelle. Après ce réexamen, nous devons prendre les besoins en considération, et nous reviendrons ensuite avec nos conclusions finales pour nous pencher sur le point que l'honorable député vient d'évoquer.

Le Président. - J'appelle la question n° 34 de M. Papastamkos (H-0172/09) :

Objet: Subventions d'État en faveur des petites et moyennes entreprises

La Commission peut-elle fournir des informations sur les moyens complémentaires – compatibles avec les règles communautaires régissant les subventions d'État – dont disposent les États membres, dans le cadre de la crise économique actuelle, en vue de soutenir les petites et moyennes entreprises, et de les aider, notamment, à accéder à des financements?

Neelie Kroes, membre de la Commission. - (EN) Je ferai tout mon possible. Le 19 janvier 2009, la Commission a adopté un nouveau cadre temporaire pour les aides d'État, qui prévoit pour les États membres de nouvelles possibilités d'octroyer des aides d'État jusque fin 2010. Cette initiative a été examinée préalablement dans le plan de reprise économique de la Commission le mois dernier.

Le principal objectif de ce cadre est de limiter les retombées de la crise, en facilitant l'accès des entreprises aux financements. Ces mesures sont applicables à toutes les entreprises – mais les petites et moyennes entreprises (PME) peuvent accéder à des aides plus importantes, car elles sont clairement les plus vulnérables quand l'accès au crédit est restreint. En d'autres termes, cette mesure est particulièrement avantageuse pour les PME. Le plus intéressant pour les PME, c'est la nouvelle possibilité d'octroyer un montant de 500 000 euros par entreprise afin de couvrir des investissements et/ou des fonds de roulement sur une période de deux ans.

C'est une nouvelle aide compatible temporaire – non pas, soit dit en passant, une nouvelle aide *de minimis* de 500 000 euros – et pour autant qu'elle remplisse les conditions spécifiques, cette nouvelle aide est déclarée compatible par la Commission en vertu de l'article 87, paragraphe 3, point b du Traité, autrement dit, en vertu d'une base juridique très exceptionnelle, qui est directement liée à la crise financière actuelle. Cette nouvelle aide peut être cumulée aux aides *de minimis*, mais dans la limite de 500 000 euros pour la période 2008-2010.

En outre, au titre de ce cadre temporaire, les États membres peuvent aussi octroyer des garanties d'État pour les prêts assortis d'une réduction de prime, une aide sous la forme d'un taux d'intérêt subventionné applicable à tous les types de prêts, et des prêts subventionnés pour la fabrication de produits verts satisfaisant de façon précoce aux normes de protection environnementale ou allant au-delà de ces normes.

La Commission a également porté le capital risque autorisé – une injection dans les PME – de 1,5 million d'euros à 2,5 millions d'euros par an, et réduit le niveau de participation privée requis de 50 % à 30 %.

Enfin, s'il est vrai que toutes les mesures adoptées au titre de ce cadre temporaire doivent encore être notifiées à la Commission, des dispositions spécifiques visant à garantir une adoption rapide des décisions de la Commission a été mise en place. Elles sont donc rapides, efficaces et efficientes.

Georgios Papastamkos (PPE-DE). - (EL) Monsieur le Président, je remercie la commissaire pour sa réponse vraiment détaillée. La Commission européenne, en tant que gardienne de la politique de concurrence, autorise à juste titre ces subventions temporaires aux petites et moyennes entreprises parce que, comme nous le savons tous au sein de cette Assemblée, les petites et moyennes entreprises sont la colonne vertébrale de l'économie européenne.

J'ai une autre question qui dépasse le cadre de ma première question: l'Union européenne n'est pas seule au monde; d'autres acteurs commerciaux de premier plan et puissances économiques majeures à l'extérieur de l'Europe, nos partenaires des pays tiers, se livrent actuellement à des distorsions de concurrence extrêmes à cause de la crise économique. Avez-vous développé une coopération pour vous attaquer aux violations des règles de concurrence pour ce qui concerne les pays tiers?

Paul Rübig (PPE-DE). - (DE) Je souhaiterais savoir quelles règles s'appliquent en fait aux prêts avec remplacement d'actifs dans ce contexte.

Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE). - (EL) Monsieur le Président, je souhaiterais demander à la commissaire si ces subventions extraordinaires englobent également des mesures sociales pour les petites et moyennes entreprises. Ces mesures favorables aux travailleurs peuvent-elles être accordées en même temps que celles qui le sont aux entreprises?

Neelie Kroes, membre de la Commission. - (EN) C'est une question intrigante. Nous sommes des acteurs majeurs, qui considérons la scène dans son ensemble, mais nous sommes conscients qu'il y a d'autres acteurs, et qu'ils ne se comportent pas toujours comme nous le voulons.

Ceci étant dit, Monsieur le Président, il y a en tout cas quelques instances à l'ordre du jour desquelles nous faisons de notre mieux pour porter le point que l'honorable député vient de soulever. Lors de la réunion du G20 à Londres, par exemple, où ce fut un sujet de discussion très important, mais aussi lors de notre participation au cycle de l'OMC; et je pense qu'il est logique que nous nous efforcions et tentions de faire accepter ce point par tous les autres acteurs.

Je suis fier de dire que plus de cent États membres sont impliqués dans le même type de politique de concurrence que celle que nous préconisons, donc ce n'est pas seulement nous. Nous sommes en contact étroit, parfois via des accords officiels, parfois via des accords bilatéraux, afin d'essayer d'avoir une ligne de conduite qui couvre tout le globe.

Il est certain qu'avec l'administration américaine, nous sommes à peine en train de recommencer, et nous avons d'excellentes attitudes de coopération avec nos homologues de Washington, tels que la FTC et le DOJ.

C'est donc le principal aspect, mais, si vous me permettez de m'écarter un peu de votre question, il s'agit également du protectionnisme: ce serait le diable parmi nous et nous devons nous battre pour qu'il ne devienne pas une réalité. Car le protectionnisme est dépassé, il est incompatible avec le marché unique et il est en fait un très mauvais outil pour permettre à nos concitoyens, nos consommateurs et nos milieux d'affaires de réussir sur cette scène où tout le monde lutte à armes égales.

Ce sont bien sûr les États membres qui sont responsables des efforts dans le domaine de l'emploi et des affaires sociales, et ils doivent prendre leurs propres décisions quant à la manière dont cette possibilité d'ouvrir un peu les règles en matière d'aides d'État peut être intégrée.

La Commission voudrait également signaler que les fonds structurels – et c'est ce à quoi je faisais allusions dans le cadre d'une question précédente, lorsque nous parlions des chantiers navals polonais – en particulier le Fonds social européen et le Fonds européen de développement régional, peuvent être utilisés par les États membres pour atténuer les conséquences sociales des pertes d'emplois, et que l'utilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation peut également être envisagée sous certaines conditions.

Le Président. – J'appelle la question n° 36 de M^{me} **Panayotopoulos-Cassiotou** (H-0154/09) :

Objet: Recherche et métiers de la mer

La science, la technologie et la recherche dans le domaine marin revêtent une importance cruciale pour le développement durable des activités liées à la mer et contribuent à étendre le champ des études dans le secteur maritime et à accroître les qualifications et les compétences liées aux métiers de la mer.

Dans ce cadre, la Commission pourrait-elle dire quelles actions elle entend entreprendre pour promouvoir la recherche dans ce secteur et pour offrir aux Européens des perspectives de carrière plus nombreuses et plus larges dans les entreprises liées à la mer? La crise économique aura-t-elle des effets négatifs sur la poursuite de cet objectif?

Janez Potočnik, *membre de la Commission.* – (EN) Au cours de l'année écoulée, la Commission s'est rendu compte que la science et la technologie marines étaient un domaine prioritaire intersectoriel, avec comme point culminant l'adoption par la Commission, en septembre 2008, de la communication sur une stratégie européenne pour la recherche marine et maritime.

Cette stratégie vise en particulier à favoriser l'intégration de toutes les priorités thématiques, afin de tenter de résoudre les questions complexes relatives à la mer, à renforcer les synergies entre les efforts de recherche des États membres, à encourager le financement des infrastructures de recherche marine et à bâtir une nouvelle gouvernance avec la communauté scientifique marine et maritime, en particulier grâce à une coopération accrue entre science de la mer et industries maritimes.

Les actions suivantes ont déjà été mises en œuvre dans le cadre de la stratégie. Premièrement, des appels conjoints à propositions sont en cours de préparation et devraient être lancés dans le courant de cette année afin de tenter de résoudre les questions marines et maritimes intersectorielles majeures. Deuxièmement, des mesures ont été prises afin d'améliorer le programme BONUS et d'en faire une initiative de recherche communautaire majeure en vertu de l'article 169 du Traité – une des questions suivantes porte également sur ce sujet. Troisièmement, des mesures ont été prises en vue de remplacer progressivement tous les ERA-NETs marins existants par un ERA-NET marin intégré. Quatrièmement, des mesures ont été prises en vue d'étudier de nouvelles sources de financement des infrastructures critiques de recherche marine, en particulier au travers des fonds structurels. Enfin, deux projets seront financés en vue de faciliter la coopération entre les sciences de la mer et les industries maritimes ainsi qu'une plus forte intégration entre les différents acteurs de la communauté scientifique marine.

Dans la perspective financière actuelle, la mise en œuvre de la stratégie européenne pour la recherche marine et maritime assurera, dans les années à venir, la promotion de la recherche marine et maritime au niveau communautaire, au moyen des instruments du programme-cadre.

L'élargissement des perspectives de carrière dans les entreprises ayant rapport à la mer, qui fait également partie de votre question, n'est pas un objectif direct de la politique en matière de recherche. Cependant, en stimulant la coopération entre les spécialistes de la mer et les industries maritimes, de même qu'une recherche marine et maritime plus intégrée, la stratégie européenne pour la recherche marine et maritime pourra indirectement élargir le champ des compétences maritimes et œuvrer en faveur des entreprises liées à la mer. Elle peut ainsi indirectement contribuer à la mise à niveau des qualifications et des compétences associées aux métiers de la mer.

Enfin, dans le cadre plus large de votre question et de ma réponse, dans le plan de reprise économique européen de l'automne dernier, la Commission a proposé aux États membres et au secteur privé d'accroître les investissements planifiés dans la R&D. Cette proposition a été reprise dans les conclusions du Conseil européen de printemps, qui a envoyé un message fort quant à la nécessité d'intensifier et d'améliorer la qualité de l'investissement dans la connaissance et la recherche en vue de la reprise économique. Bien sûr, cela est également tout à fait valable pour la recherche marine et maritime.

Il est encore trop tôt pour évaluer si et comment les États membres suivront ces recommandations. Une chose reste cependant claire: même dans la difficile situation économique et financière actuelle, nous ne devrions pas perdre de vue des objectifs à long terme comme le développement durable et l'économie à faible émission de carbone. Il est donc important de se concentrer sur ce que l'on appelle les « investissements intelligents », qui visent en même temps à surmonter la crise à court terme et ne perdent pas de vue les possibilités à long terme et à quel point nous serons forts une fois sortis de la crise.

Marie Panayotopoulos-Cassiotou (PPE-DE). - (EL) Monsieur le Président, je remercie le commissaire pour la réponse exhaustive qu'il a bien voulu me donner et je voudrais lui demander si le programme de recherche peut également inclure les pays voisins, en particulier les pays de la région méditerranéenne, dans le cadre de la coopération euro-méditerranéenne.

Janez Potočnik, membre de la Commission. - (EN) Les pays voisins peuvent bien sûr participer. Il est tout à fait clair que le programme-cadre est ouvert, pour autant qu'il y ait une coopération avec les États membres de l'Union européenne.

Mais je voudrais être encore plus précis. Nous avons quelques – plus de 10 – « membres associés » au programme-cadre, comme on les appelle. Ces membres associés qui paient la contribution ont presque les mêmes droits et responsabilités que les États membres. Par exemple, les Balkans occidentaux, la Suisse, la Norvège, l'Islande, Israël et quelques autres sont des pays associés. Tous ces pays ont donc exactement les mêmes droits et obligations.

Pour les autres, dans le cadre de notre stratégie, nous essayons d'élaborer la politique que nous avons proposée. Nous avons essayé de tout faire pour que tous les pays voisins – en fonction de leur capacité et aussi de leurs intérêts mutuels – deviennent le plus tôt possible des pays associés. Cela signifie en réalité que lorsque nous parlons de recherche, l'Union européenne est beaucoup plus grande que l'Union des 27 États membres.

Le Président. - J'appelle la question n° 37 de M. Angelakas (H-01 58/09) :

Objet: Évaluation de la créativité, de l'innovation et du développement technologique dans les États membres

Étant donné que l'on se trouve actuellement dans l'Année européenne de la créativité et de l'innovation et considérant les programmes dont dispose l'Union européenne – à savoir le septième programme-cadre pour la recherche et le développement technologique (2007-2013) et le programme-cadre pour la compétitivité et l'innovation (CIP) – la Commission dispose-t-elle de statistiques relatives au nombre de crédits utilisés jusqu'à présent par chaque État membre pour les secteurs concernés par ces programmes? Quels sont, en pourcentages, les programmes les plus appréciés dans chaque État membre? Existe-t-il une évaluation de la réaction des petites et moyennes entreprises (PME) à ces programmes, et quels sont les pourcentages enregistrés à cet égard?

Janez Potočnik, membre de la Commission. - (EN) Je peux garantir à l'honorable député qu'en ce qui concerne le 7^e programme-cadre pour la recherche (PC7), la Commission collecte et publie systématiquement à l'intention de tous des données statistiques claires et détaillées qui illustrent la mise en œuvre de ce programme.

Il est important de se rappeler que les fonds communautaires destinés à la recherche sont attribués aux bénéficiaires sur la base du seul critère de l'excellence scientifique de leurs propositions. Mais même si la nationalité n'est pas prise en considération pour l'attribution des marchés, nous collectons et suivons de près les données relatives à la répartition géographique des bénéficiaires du PC7 et de leurs liens collaboratifs respectifs. Cela nous donne une bonne idée du niveau et de la force des synergies développées entre les pays à la suite de leur participation aux activités du PC7.

Vous pouvez trouver toutes ces données et beaucoup d'autres statistiques détaillées sur la mise en œuvre du PC7 dans l'annexe statistique au rapport annuel de la Commission sur les activités de recherche et de développement technologique que nous présentons chaque année au Conseil et au Parlement. Plus important

encore, tous ces rapports, depuis 1998, sont accessibles au public via le site internet « Europa » de la Commission.

Que nous disent ces données? Je ne puis passer ici aujourd'hui une longue liste de statistiques en revue, nous n'avons pas le temps pour ça, mais permettez-moi néanmoins de vous donner quelques données essentielles concernant le point principal de votre question, la popularité relative des domaines de recherche du PC7 parmi les États membres.

Les technologies de l'information et de la communication (TIC), la santé et les actions Marie Curie ont généralement été les domaines les plus populaires dans les États membres, si l'on tient compte du nombre de participations à des accords de subvention signés. Il faut cependant noter que leur popularité est également fonction de la taille du budget disponible pour chacun de ces domaines de recherche du PC7 ainsi que du nombre et du type d'accords de subvention signés présents dans la base de données au moment de l'évaluation. En général, on peut constater que la participation des nouveaux États membres est plus forte dans les domaines de la sécurité, de la recherche socio-économique et de l'espace, et plus faible, par exemple, dans le domaine des TIC et de la santé. Dans le pays d'origine de l'honorable député, les TIC occupent une place importante, mais la participation est relativement faible, par exemple, dans le domaine de la santé, de la recherche socio-économique et de l'espace.

En ce qui concerne la réaction des PME au PC7, chaque année, la Commission publie une évaluation détaillée de la participation des PME par pays d'origine dans le cadre de son rapport annuel, dont j'ai parlé. Nos dernières données relatives à la participation des PME au PC7 indiquent qu'un total de 2 431 PME participent actuellement à des accords de subvention signés du PC7. Pour de plus amples informations, je renverrais l'honorable député au rapport lui-même. Mais, si l'honorable député le souhaite, je pourrais lui remettre certains des tableaux contenant des informations utiles sur le PC7 aujourd'hui, parce que je les ai ici avec moi.

Les actions du programme-cadre pour la compétitivité et l'innovation sont davantage déterminées par la politique qu'elles ne sont axées sur les subventions. Le programme spécifique pour l'innovation et l'esprit d'entreprise (EIP) sert, en particulier, principalement de programme de soutien à la politique. Si nous considérons ses principaux instruments, Enterprise Europe Network est exclusivement au service des PME, leur fournissant des informations relatives à l'accès au financement par les différents types de PME, identifiant des possibilités de financement de projets et les aidant à trouver des partenaires technologiques et commerciaux. L'instrument financier de l'EIP, qui représente environ la moitié du budget des programmes, est également exclusivement réservé aux PME. À la fin du mois de septembre 2008, quelque 12 000 PME avaient reçu un financement au travers du mécanisme de garantie en faveur des PME, avec des demandes reçues de 17 États membres.

En outre, le premier appel à propositions relatives à des projets pilotes et de première application commerciale dans le domaine de l'éco-innovation a été publié en 2008 afin d'entreprendre des actions dans le domaine du recyclage, de l'alimentation et des boissons, du bâtiment et des entreprises vertes. L'appel de 2008 a notamment réussi à couvrir la priorité donnée aux petites et moyennes entreprises. Au total, 74 % de toutes les participations étaient des PME.

Et, enfin, le programme spécifique d'appui stratégique en matière de technologies de l'information et de communications du CIP a lancé des appels à propositions pour 2007 et 2008 axés sur des projets pilotes visant à tester des innovations basées sur les TIC, dans lesquels les PME ont reçu plus de 30 % du budget total. Plus important encore, ce programme vise à ouvrir des marchés européens pour de telles innovations, fournies par des PME de toute l'Union européenne.

Comme les rapports relatifs au PC7, les rapports relatifs au programme pour la compétitivité et l'innovation sont accessibles au public sur le site internet Europa.

Emmanouil Angelakas (PPE-DE). - (EL) Monsieur le Président, je remercie le commissaire de sa réponse; des informations sont effectivement disponibles sur le site web. Merci également, Monsieur le Commissaire, pour les tableaux que vous m'avez donnés.

Je voudrais poser une question supplémentaire: pouvez-vous nous dire combien d'emplois ont été créés dans les États membres de l'Union européenne dans le cadre des projets réalisés grâce aux programmes destinés aux petites et moyennes entreprises? De même, avez-vous calculé l'augmentation du produit intérieur brut générée par ces projets?

Justas Vincas Paleckis (PSE). - (EN) Vous avez mentionné plusieurs domaines dans lesquels les nouveaux États membres développent leurs activités dans les deux programmes. Je voudrais vous demander si vous diriez qu'en général les nouveaux États membres sont moins actifs que les anciens et, si tel est le cas, ce que la Commission peut faire pour les aider.

Janez Potočnik, membre de la Commission. - (EN) La première question est très spécifique. Bien sûr, nous ne savons pas combien d'emplois sont créés: les économies sont naturellement trop complexes pour qu'il existe une relation de causalité directe entre les montants que l'on injecte dans un programme et le degré d'aide apporté. Nous sommes assez sûrs, je suis assez confiant également, quand je me rends auprès des chercheurs, dans les PME, quand j'entends les réactions et quand j'entends leurs émotions et à quel point ils font bon usage du programme, alors je suis parfois plus satisfait que lorsque j'entends que nous sommes un peu trop bureaucratiques, etc. Mais je pense que nous devons tenir cela à l'œil. Nous essayons de répondre aux divers besoins des PME, celles qui sont en compétition, qui sont capables de rivaliser, qui ont une capacité de recherche; mais nous essayons aussi de répondre aux besoins des autres, qui ont des besoins en matière de recherche, mais pas la capacité. C'est pourquoi nous subventionnons, par exemple, la recherche à travers des universités, des instituts, etc.

En ce qui concerne l'augmentation du PIB, statistiquement, bien sûr, il n'est pas possible d'observer un lien direct, mais on peut procéder à des analyses de corrélation à partir desquelles on peut constater qu'il existe une corrélation à long terme. Les pays qui investissent davantage dans la R&D sont donc, bien sûr, plus développés, et vice versa. C'est la réalité, ceux qui sont les plus riches investissent davantage dans la R&D plus tard. Donc, en substance, même si je ne puis répondre précisément à cette question, je puis vous donner une réponse relativement sûre à partir de l'analyse statistique: c'est le moyen de renforcer la compétitivité et, en conséquence, le PIB, l'emploi, etc. de quiconque investit davantage dans ce contexte.

Sur la question des nouveaux États membres – et c'est vraiment une question intéressante, parce que nous suivons bien sûr cela de près – je puis vous dire qu'ils sont très actifs, qu'ils introduisent beaucoup de demandes; en moyenne, leurs taux de réussite est légèrement supérieur aux taux de réussite des États membres plus développés, ce qui, à mon sens, est normal, parce que, d'une certaine manière, la force des institutions réside dans les pays qui ont la plus longue et la plus forte tradition dans la R&D et qui sont, bien sûr, normalement aussi plus forts. Mais si l'on jette un œil à quelque chose de très simple – si l'on regarde la corrélation: combien le pays investit dans la R&D chez lui et combien il reçoit du programme-cadre via la concurrence pure – il y a là une forte corrélation. Le pays qui investit le plus chez lui, et qui possède dès lors un plus grand potentiel de recherche, reçoit deux fois plus – il reçoit de ce qu'il a investi chez lui et il reçoit aussi via la concurrence dans le programme-cadre européen, qui est pour l'excellence.

Mais quelque chose d'autre est intéressant. Si l'on regarde combien les États membres – les nouveaux États membres – investissent dans leur R&D dans l'investissement européen global, et combien ils reçoivent du PC7, la proportion de ce qu'ils reçoivent de ce dernier est plus élevée que ce qu'ils investissent chez eux. Ces connexions sont donc très claires, et mon conseil serait: utilisez tous les instruments possibles pour renforcer votre capacité chez vous; utilisez – de manière intelligente – les fonds structurels et de cohésion, auxquels ont été affectés les fonds du programme-cadre à cet effet – 50 milliards d'euros sont affectés – et utilisez cet argent de manière à ce que, à l'avenir, vous puissiez vous aider vous même chez vous et vous donner la possibilité de rivaliser au niveau mondial, parce que l'économie est mondiale.

Le Président. – J'appelle la question n° 38 de M. Paleckis (H-0174/09) :

Objet: BONUS – Initiative 169

Le projet BONUS (réseau d'organismes de financement des sciences marines en mer Baltique) est très important pour regrouper les programmes nationaux et régionaux de recherche en matière de développement durable dans la région de la mer Baltique, pour les coordonner, les développer et les mettre en œuvre grâce à des activités de coopération conjointes. C'est la raison pour laquelle la Lituanie et les autres États de la mer Baltique soutiennent fortement la transition du projet ERA-NET + vers l'initiative 169.

La Commission pourrait-elle indiquer quelles nouvelles mesures sont prévues pour BONUS-initiative 169 ? La proposition sera-t-elle présentée pendant le mandat de la Commission actuelle ? Quelles sont, éventuellement, les interférences entravant la transition de BONUS vers l'initiative 169 ?

Janez Potočnik, membre de la Commission. - (EN) Monsieur Paleckis, je suis convaincu que BONUS - initiative 169 devrait améliorer considérablement l'efficacité des politiques environnementales et de développement durable pour toute la région de la Baltique. Il devrait, en particulier, contribuer fortement à la mise en œuvre

du volet environnemental de la stratégie européenne pour la région de la mer Baltique que la Commission prévoit de présenter au Conseil européen en juin 2009.

Nous avançons rapidement dans la préparation de cette proposition législative sur un article 169 et avons inclus BONUS-initiative 169 dans notre programme législatif pour 2009. Nous nous efforçons de présenter une proposition législative le plus tôt possible en 2009. Cependant, le calendrier de la proposition législative ne dépend pas entièrement de nous: il dépend aussi de la réponse favorable et dans les délais impartis du consortium BONUS dans le cadre de la révision du projet de plan d'action. Si la Commission reçoit cette réponse avant début juin – ce qui a été convenu avec le consortium BONUS – alors je suis persuadé que la proposition législative pourra encore être présentée pendant le mandat de la Commission actuelle.

Justas Vincas Paleckis (PSE). - (LT) Mille mercis, Monsieur le Commissaire, pour la précision et la clarté de votre réponse: nous pouvons manifestement espérer que ce dossier pourra avancer prochainement. Je souhaiterais aussi vous demander ceci: le fait qu'il soit prévu de renforcer plus encore la protection de l'environnement en mer Baltique signifie-t-il que ce projet pourrait influencer d'une quelconque façon l'impact du projet Nord Stream sur la protection de l'environnement en mer Baltique? Est-ce le cas, oui ou non?

Janez Potočnik, membre de la Commission. – (EN) Mes attentes du programme BONUS en lui-même sont également élevées. C'est pourquoi je travaille extrêmement dur afin de pouvoir vous le proposer tant que je suis encore en fonction.

Vous devriez savoir que nos expériences avec les initiatives de l'article 169, à commencer par l'EDCTP dans le programme-cadre précédent, n'ont pas toujours été très bonnes. C'est pourquoi nous avons demandé à M. van Velzen de préparer un rapport à ce sujet. Soit dit en passant, aujourd'hui, l'EDCTP est parfait et fonctionne vraiment très bien, mais nous avons demandé à M. van Velzen de présenter des propositions pour les futures initiatives 169, et nous suivons à présent ses recommandations.

Il faut également tenir compte du fait que c'est le premier programme de nature originale et que la véritable valeur ajoutée européenne devrait être présentée via ce type de programme. Je suis sûr que ce sera un exemple qui sera suivi ensuite par d'autres régions. En bref, je suis très favorable à la proposition, mais je pense que plus solide nous la bâtirons, meilleure elle sera pour BONUS et pour la région.

Le Président. – J'appelle la question n° 41 de M^{me} **Harkin** (H-01 37/09) :

Objet: Communication avec les citoyens

Étant donné l'importance que la Commission accorde à la communication effective avec les citoyens, particulièrement en cette période de crise économique qui fait naître un sentiment d'incertitude chez un grand nombre d'entre eux en ce qui concerne leur avenir, et étant donné que la procédure de consultation est un instrument efficace qui leur confère le pouvoir d'intervenir directement dans l'élaboration des politiques communautaires, la Commission n'est-elle pas d'avis qu'il est nécessaire de prendre des mesures supplémentaires pour mieux informer les citoyens de l'existence des consultations de l'UE, à travers les médias et autres moyens de communication appropriés au niveau national, régional et local, afin que davantage de personnes et d'organisations de base puissent intervenir?

Margot Wallström, vice-présidente de la Commission. – (EN) Tout d'abord, je voudrais dire que la société civile est l'un des acteurs essentiels de la démocratie. Elle joue un rôle très actif dans l'intégration européenne et joue un rôle important dans la communication entre les citoyens européens et les institutions. La société civile aide les citoyens à exercer leur droit de participation à la vie démocratique de l'UE.

La Commission reconnaît la nécessité de créer un accès plus clair à l'UE pour la société civile organisée ainsi que pour les citoyens pris individuellement, et nous avons une longue et saine tradition d'interaction avec les organisations de la société civile, qui a commencé il y a plus de 30 ans.

Au fil des années, beaucoup de nos services ont développé un dialogue régulier avec les parties concernées. Ce dialogue tient compte de notre politique d'ouverture et d'inclusivité de longue date et reflète également les grandes différences dans les domaines politiques et la diversité des parties concernées.

La Commission consulte la société civile de diverses manières: documents de consultation, communications, comités consultatifs, groupes d'experts, ateliers et forums. La consultation en ligne est souvent utilisée. En outre, nous organisons aussi des réunions et des auditions publiques ponctuelles. Souvent, une consultation est une combinaison de différents outils et se déroule au cours des différentes phases de la préparation d'une proposition politique.

Un cadre opérationnel commun est nécessaire afin de faire en sorte que ces consultations se déroulent de manière transparente et cohérente. Dès lors, en 2002, la Commission a défini des principes et des normes minimales applicables à la consultation des parties externes.

Selon ces normes, il faut veiller à fournir des documents de consultation clairs, à consulter tous les groupes cibles pertinents, à laisser suffisamment de temps pour participer, à publier les résultats, à donner un retour d'information, etc.

L'initiative de transparence européenne s'est également engagée à renforcer encore l'application des normes minimales actuelles en matière de consultation.

Un modèle applicable aux consultations publiques ouvertes a été introduit, comprenant une invitation aux organisations concernées à s'inscrire au registre des représentants d'intérêts.

En tant que tels, ils seront avertis des consultations publiées sur le point d'accès unique de la Commission pour les consultations ouvertes, Votre point de vue sur l'Europe. L'utilisation de ce modèle va permettre d'améliorer la transparence et la cohérence de la présentation des consultations des parties concernées.

Bien sûr, nous devons constamment réfléchir aux moyens de sensibiliser davantage le public au lancement d'une consultation, afin que plus de gens sachent qu'une consultation commence. Nous pouvons probablement utiliser plus activement nos bureaux de représentation.

Permettez-moi d'ajouter, pour terminer, que les initiatives du plan D, y compris les consultations des citoyens, nous donnent également de nouvelles idées quant à la manière de nouer le dialogue avec les citoyens et de faire aussi participer ceux qui n'appartiennent pas déjà à des partis politiques ou à des organisations de la société civile, pour faire en sorte d'avoir une consultation véritablement ouverte. Nous essayons différentes méthodes en vue de nouer le dialogue avec les citoyens.

Marian Harkin (ALDE). - (EN) Je remercie la commissaire de sa réponse, et je suis d'accord, la Commission fait sans aucun doute des efforts. Mais considérant que 53 % des citoyens européens affirment que les élections européennes ne les intéressent pas, je pense qu'une des raisons en est que beaucoup de citoyens européens ne savent pas qu'ils peuvent provoquer un changement et avoir un impact grâce au processus de consultation. Mon expérience de contact avec les parties concernées de la société civile est qu'un très grand nombre d'entre elles ne connaissent tout simplement pas l'existence de ce processus.

Je fais moi-même l'effort tous les quelques mois d'avertir les parties concernées des différents processus de consultation en cours et je crois véritablement et je vous demande, Madame la Commissaire, si vous ne pensez pas qu'il serait très utile que les bureaux de la Commission dans chaque pays dressent une liste, une liste très vaste, de toutes les parties concernées et veillent à ce qu'elles soient averties des processus de consultation, afin qu'elles soient au courant et puissent participer.

Margot Wallström, vice-présidente de la Commission. - (EN) Je suis tout à fait d'accord, à 100 %. C'est ce dont nous venons justement de discuter cet après-midi au sein du groupe interinstitutionnel pour l'information et la communication: encourager nos bureaux de représentation et les maisons de l'Europe – parce que dans la plupart des capitales, nous partageons les mêmes locaux.

Nous devrions les utiliser comme des maisons de l'Europe, faisant savoir aux citoyens quand il y a une consultation où ils peuvent donner leur avis sur la politique agricole commune ou la politique commerciale ou environnementale.

Je partage donc tout à fait votre avis sur le fait d'en faire encore plus pour mobiliser les citoyens. Je pense aussi que ces expériences en matière de consultation des citoyens permettent d'accroître l'intérêt pour l'UE. Comme un participant l'a dit: «je me suis intéressé à l'UE quand l'UE s'est intéressée à moi et m'a demandé ce que je pensais». Je crois qu'en définitive nous aurons aussi de meilleures politiques en interrogeant et en consultant les citoyens.

Le Président. - J'appelle la question n° 42 de M. **David Martin** (H-0155/09) :

Objet: Rôle et contribution de la Commission dans l'optique des prochaines élections européennes

La Commission européenne pourrait-elle donner des informations sur le rôle impartial qu'elle assumera pour accroître le taux de participation aux élections européennes?

Margot Wallström, *vice-présidente de la Commission*. – (EN) La Commission soutient et complète les efforts de communication du Parlement européen et des autorités nationales et des partis politiques au moyen d'activités thématiques de sensibilisation au niveau européen et local. Notre objectif est principalement d'informer les électeurs de la date et de l'intérêt des élections, et de les encourager ainsi à voter.

Les femmes et les jeunes gens feront l'objet d'une attention particulière, avec des produits et des activités qui leur seront spécialement consacrés. Entre autres, nous diffuserons dans toute l'Europe, par satellite et EU Tube, des clips télévisés et radiophoniques produits par le Parlement en vue d'illustrer les thèmes prioritaires des élections européennes. Nous contribuerons également à leur diffusion via des diffuseurs nationaux, régionaux et locaux dans les États membres. En outre, la Commission met actuellement au point une campagne multimédias pour les jeunes dans tous les États membres et fait participer des multiplicateurs via des médias sociaux en ligne, des blogs et des magazines en ligne. Tous les sites internet majeurs, par exemple Europa, reprennent le logo des élections et le lien vers le site internet des élections du Parlement. Mais des publications traditionnelles, dont des affiches, des cartes postales et des installations extérieures sont également en préparation.

Dans les États membres, toutes nos représentations ont été mobilisées pour organiser des activités relatives aux élections et mobiliser tous nos multiplicateurs, et près de 500 relais d'information d'Europe Direct organisent des événements en vue de distribuer du matériel promotionnel et constituent une plate-forme de discussion pour les candidats.

Enfin, le centre de contact d'Europe Direct fournit des informations factuelles gratuites sur les questions relatives à l'UE posées par les citoyens et les entreprises, dans l'ensemble des 23 langues officielles, par téléphone, courrier électronique et assistance en ligne.

David Martin (PSE). – (EN) Madame la Commissaire, je vous remercie de ces informations concernant les activités de la Commission. Pourrais-je juste poser une autre question?

Au cours de la campagne électorale, beaucoup de mensonges vont être dits au sujet de l'Union européenne. Certains seront des questions d'appréciation, et je n'attends pas que la Commission interfère dans ces cas, mais lorsque des mensonges purs et simples seront proférés au sujet de la Communauté, la Commission va-t-elle mettre en place une unité de réfutation rapide pour les deux ou trois prochains mois, grâce à laquelle vous pourrez réfuter directement les mensonges et les propos déformés concernant l'Union européenne, ou les candidats pourront-ils vous approcher afin d'obtenir des informations factuelles en vue de réfuter les déclarations mensongères au sujet des activités de la Communauté?

Margot Wallström, *vice-présidente de la Commission*. – (EN) Je vous remercie de me poser cette question complémentaire. La réfutation fait partie de nos activités régulières par moments, et elle fait également partie des activités de nos bureaux de représentation. Bien sûr, les candidats ou les différentes parties concernées peuvent toujours se tourner vers nous pour nous demander des informations factuelles ainsi que pour recevoir des réponses aux sortes de déclarations qui sont faites.

Mais je pense que la Commission va probablement jouer un rôle en fournissant des informations factuelles plutôt qu'en étant partie prenante au débat, rôle qui incombe selon moi aux partis politiques et aux candidats. Mais nous essayerons toujours de proposer des informations factuelles, et c'est quelque chose que nous faisons régulièrement.

Marian Harkin (ALDE). – (EN) Ma question supplémentaire est très semblable à celle de M. Martin, parce que l'un des aspects que j'ai trouvés très difficiles lors du référendum sur le traité de Lisbonne, c'était de ne pas pouvoir obtenir des informations factuelles assez rapidement pour faire face aux mensonges et à la désinformation qui sévissaient.

Je me demande si la Commission envisage – étant donné que nous sommes à présent très proches des élections – de s'assurer qu'il y aura un groupe ou un certain nombre de personnes chargées de cette tâche dans chaque État membre, avec un numéro de téléphone particulier, etc. où les candidats pourraient directement joindre la Commission afin d'obtenir des informations sur des questions précises telles que celles-là.

Je sais que les élections sont proches, mais je voudrais demander à la commissaire d'envisager sérieusement d'essayer de mettre en place quelque chose de ce genre.

Margot Wallström, *vice-présidente de la Commission*. – (EN) Je doute que nous ayons le temps de mettre sur pied un service spécial à ce stade et avant les élections. Cependant, nous disposons déjà d'un service qui offre

la possibilité de passer des appels téléphoniques ou de poser des questions pour tenter d'obtenir le plus d'information possible.

Mais ce que nous ferons, c'est commencer à préparer un résumé du traité de Lisbonne pour les citoyens, par exemple. C'est quelque chose que nous ferons en collaboration avec les autres institutions. Bien sûr, nous essayerons de le faire aussi vite que possible, en dehors du cadre de la campagne. Nous veillerons à ce que celui-ci soit disponible dans toutes les langues officielles et dans tous les États membres.

Mais je pense aussi que nous avons une chance de résoudre les problèmes à ce sujet, parce que nous connaissons déjà les problèmes. Nous avons également l'habitude de répondre aux questions via Europe Direct, par exemple, et par l'intermédiaire de nos représentations, et nous essayerons donc d'apporter notre aide autant que possible. Nous disposons également d'un dossier de questions et réponses que nous avons compilées. Je pense que cela peut aider les candidats et les autres parties concernées.

Le Président. – Les questions qui, faute de temps, n'ont pas reçu de réponse recevront des réponses écrites (voir Annexe).

La période de temps réservée aux questions à la Commission est close.

(La séance, suspendue à 20 h 00, reprend à 21 h 05.)

PRÉSIDENTIE DE M. ALEJO VIDAL-QUADRAS

Vice-président

15. Composition du Parlement : voir procès-verbal

16. Vérification des pouvoirs : voir procès-verbal

17. Durée de protection du droit d'auteur et de certains droits voisins (débat)

Le Président. – L'ordre du jour appelle le rapport (A6-0070/2009) de M. Crowley, au nom de la commission des affaires juridiques, sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2006/116/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la durée de protection du droit d'auteur et de certains droits voisins (COM(2008)0464 - C6-0281/2008 - 2008/0157(COD)).

Brian Crowley, rapporteur. – (EN) Monsieur le Président, je voudrais souhaiter la bienvenue dans l'Assemblée au commissaire McCreevy et remercier tous mes collègues qui sont présents ce soir.

La prolongation du droit d'auteur et de la durée de protection a été un long et difficile périple pour nous tous, en particulier parce qu'énormément de gens ne se rendent pas totalement compte de tous les faits liés au droit d'auteur.

Permettez-moi d'emblée d'inscrire au procès-verbal officiel de l'Assemblée mes remerciements à tous mes collègues, tant à ceux qui ont soutenu qu'à ceux qui se sont opposés à la proposition que je présente, pour leurs contributions, leur participation et, surtout, pour leurs conseils et orientations utiles tout au long de la route. Je voudrais aussi remercier le secrétariat de la commission des affaires juridiques, en particulier Giorgio, qui a été un très grand porte-parole et conseiller dans tous ces domaines, et, enfin, le commissaire McCreevy et toute son équipe. Je ne vais pas les citer tous individuellement, mais l'homme qui est assis juste à côté de vous a travaillé comme un forçat sur ce rapport et cette directive.

Beaucoup de mensonges ont été dits – et j'utilise le mot « mensonges » avec circonspection vu ce que nous essayons de faire ici. Cela peut être condensé très simplement en quatre domaines très clairs. Premièrement, la prolongation de la durée de protection actuelle de 50 ans à une durée plus longue. Nous proposons désormais 70 ans, en guise de compromis. Cette proposition de compromis est fondée sur une certaine résistance de la part du Conseil des ministres, et je suis déçu que la présidence du Conseil ne soit pas représentée ici ce soir. En fait, tout au long de ce processus, j'ai le sentiment que la présidence du Conseil n'a pas trop contribué à tenter de faire avancer les choses. Dès le début de la présidence tchèque, j'ai informé le Premier ministre, ainsi que le ministre de tutelle et les responsables de la présidence tchèque, que cela pourrait être une grande réussite pour la présidence, ainsi qu'une réussite pour ce Parlement. Mais ils ont dû faire face à d'autres pressions et ont adopté une attitude indifférente, voire désinvolte, à l'égard des efforts consentis pour trouver des solutions.

En outre, d'autres États membres au Conseil des ministres ont délibérément tenté de bloquer et d'entraver la progression de ce processus en déposant des plaintes et des amendements fallacieux, sans même jeter un œil aux détails ou au contenu ni même véritablement prendre contact avec le Parlement pour voir comment celui-ci pourrait se montrer flexible à l'égard de ce qui doit arriver.

Mais le deuxième point concernant cette directive – et peut-être le plus important de tout – c'est que, pour la première fois, elle reconnaît la contribution des musiciens de studio en créant un fonds en vue de leur permettre d'avoir à coup sûr un retour et une rémunération en échange de leur travail – exploité par certains depuis longtemps – pour lequel ils peuvent n'obtenir qu'un paiement unique, s'ils ont de la chance. Cela garantira que ceux qui s'approchent de la fin de leur carrière de musicien ou ceux qui pourraient connaître d'autres difficultés économiques dans le cadre de celle-ci pourront obtenir une protection supplémentaire.

Troisièmement, concernant l'ensemble de la question de l'équilibre des droits et des pouvoirs de ceux qui négocient avec les musiciens pour le compte des maisons de disques, la directive confère des droits supplémentaires aux musiciens et à d'autres pour faire en sorte que cet équilibre existe.

Quatrièmement, et c'est le point le plus important de tous, en garantissant la clarté du fonctionnement de la loi au sein de l'Union européenne. Beaucoup de mes collègues, en particulier mes collègues espagnols et d'autres pays méditerranéens, ont proposé des idées concernant le secteur de l'audiovisuel, et nous avons essayé de les satisfaire en intégrant au projet de rapport cette idée d'avoir une directive séparée pour le secteur de l'audiovisuel, parce que les problèmes qui touchent ce secteur sont différents et nécessitent des solutions différentes. De même, comme on l'a découvert au cours de nos débats et de nos discussions, la question de l'administration des sociétés de gestion collective et de la manière dont celles-ci représentent au mieux les droits et la gestion de la collecte de l'argent qui est dû aux artistes afin de garantir qu'il leur revienne, est très vaste.

Enfin, permettez-moi juste de dire que les gens devraient se rendre compte qu'il s'agit d'un droit créatif; il s'agit de quelque chose qu'un individu a créé et nous a donné; il s'agit de quelque chose pour lequel nous devons payer, pas des sommes exorbitantes mais de petites sommes. L'idée du droit d'auteur est considérée aujourd'hui comme bonne à jeter par la fenêtre: tout le monde peut tout avoir pour rien! Si nous suivons cette voie, à court terme, ce sera peut-être fantastique pour nous, mais à long terme, cela tuera la créativité, cela tuera la possibilité que de nouveaux musiciens, de nouveaux groupes et de nouvelles expériences s'offrent à nous.

Dans notre public ce soir, nous avons des musiciens, des producteurs et, en fait, les parties intéressées. Je voudrais leur dire que ceci est la première étape en vue de garantir que les artistes et les musiciens pourront davantage contrôler quels sont leurs droits. Si nous réussissons cette première étape, vous pouvez être sûrs que nous pourrions passer aux étapes suivantes qui mènent à l'Everest.

Charlie McCreevy, *membre de la Commission*. – (EN) Monsieur le Président, la Commission soutient totalement le texte de compromis du Parlement qui est présenté afin d'être soumis au vote au cours de cette période de session. Ce texte de compromis très équilibré va, si tout va bien, faciliter l'adoption de la proposition en lecture unique. Une telle issue serait un événement très heureux pour les artistes interprètes ou exécutants de l'UE. Cela leur montrerait à quel point nous apprécions la contribution créative des musiciens à nos vies et à notre culture.

Le texte de compromis du Parlement comprend quatre éléments principaux, que nous soutenons tous de tout cœur: premièrement, une prolongation de la durée de la protection du droit d'auteur pour les artistes interprètes ou exécutants et les producteurs de disques, de 50 à 70 ans; deuxièmement, un nouveau droit pour les musiciens de studio, qui s'élève à 20 % des recettes des ventes hors ligne et en ligne des maisons de disques; troisièmement, une clause « *use it or lose it* » qui autorise les artistes interprètes ou exécutants à récupérer leurs droits après 50 ans si le producteur n'est pas parvenu à commercialiser l'enregistrement sonore; et, quatrièmement, ce que l'on appelle un principe de « table rase », qui empêche les producteurs de disques de procéder à la déduction des dividendes qu'ils payent pour créditer les artistes interprètes ou exécutants.

Je suis particulièrement heureux de noter que le fonds destiné aux musiciens de studio, qui fonctionne sur la base de 20 % des recettes des ventes brutes, est, jusqu'à présent, sorti intact du processus législatif. Ce fonds est essentiellement évalué sur le fait que, contrairement à toutes les critiques que nous avons entendues au cours de l'année écoulée, la prolongation de la durée de protection va, d'une part, apporter un revenu aux artistes interprètes ou exécutants au crépuscule de leur vie et, d'autre part, encourager l'émergence de nouvelles œuvres artistiques.

Permettez-moi de souligner que cette proposition est loin d'être une simple prolongation de la durée de protection du droit d'auteur. Pour la toute première fois dans les lois européennes en matière de droit d'auteur, il y aura un système grâce auquel les artistes participeront aux recettes des ventes des maisons de disques: 20 % du chiffre d'affaires brut est réservé aux artistes de studio. C'est une véritable innovation. Plus important encore, les 20 % mis de côté ne constituent pas des recettes qui reviennent à quelques superstars. Ces 20 % sont exclusivement destinés à être distribués aux musiciens de studio. Contrairement à une croyance très répandue, les semblables de Sir Cliff Richard n'auront pas un centime du fonds destiné aux musiciens de studio, et les maisons de disques comme EMI ou Universal, qui contribuent à ce fonds, devront faire un bénéfice sur seulement 80 % du chiffre d'affaires brut.

Ensuite, il y a le principe de table rase, une disposition qui met fin à la malheureuse pratique de déduction des avances sur royalties faites aux artistes vedettes. Une fois encore, cette disposition est destinée aux artistes interprètes ou exécutants moins connus, parce que ce sont souvent leurs disques qui ne compensent pas les avances.

Il y a aussi une clause qui autorise les artistes interprètes ou exécutants à annuler des contrats de rachat une fois que leurs producteurs cessent de vendre leurs prestations enregistrées. Tout ceci est extrêmement novateur et aucune proposition européenne n'a jamais été aussi loin en faveur des artistes et interprètes ou exécutants. Cette proposition n'est pas à l'avantage des maisons de disques. C'est une approche soigneusement équilibrée qui vise à rétribuer les créateurs d'Europe.

Certains pourraient affirmer que les créateurs européens sont surprotégés. Ceux qui comptent sur le droit d'auteur pour leurs revenus ne seraient pas de cet avis. Si les artistes restaient dans l'industrie du disque parce que cela était payant, les consommateurs bénéficieraient de davantage de variété.

Nous saluons également l'invitation lancée à la Commission en vue de réaliser une analyse d'impact séparée sur les artistes interprètes ou exécutants de l'audiovisuel et de présenter des propositions adéquates dans le courant de 2010. Nous sommes convaincus de pouvoir livrer l'analyse d'impact dans le délai prévu par le Parlement.

La Commission admet que la question de la gestion des droits en ligne pour la redistribution des programmes TV et radio mérite que l'on s'y intéresse de près. En parallèle à la proposition relative à la durée de protection du droit d'auteur, nous nous sommes penchés sur les préoccupations légitimes des diffuseurs au sujet des droits en ligne. La Commission propose dès lors de faire la déclaration suivante, une fois la proposition adoptée au Conseil.

La déclaration serait la suivante: « La Commission reconnaît le besoin urgent de gérer collectivement les droits des artistes interprètes ou exécutants de phonogrammes et les producteurs de phonogrammes lorsque des productions radiophoniques ou télévisuelles dont des diffusions de phonogrammes commerciaux font partie intégrante sont mises à la disposition du public de manière telle que les membres du public peuvent accéder aux productions radiophoniques ou télévisuelles d'un lieu et à un moment choisis individuellement par ceux-ci. La Commission prendra les mesures nécessaires en vue de faciliter la mise en œuvre de cette gestion collective et, en guise de première mesure, elle va instaurer un dialogue structuré entre les parties concernées, avec pour objectif de mettre en place un régime de licence fonctionnel. La présente déclaration est limitée à la mise à disposition à la demande de productions radiophoniques ou télévisuelles et ne couvre pas la mise à disposition du phonogramme lui-même ». Fin de la déclaration prévue.

La Commission a présenté cette proposition en juillet 2008. Nous sommes à présent au beau milieu de la pire crise économique que le monde ait connue, de mon vivant. Cette crise affecte la vie quotidienne de nombreux citoyens européens. Les artistes interprètes ou exécutants d'Europe vivent souvent une existence très précaire lorsque la situation économique est au beau fixe. Cette proposition garantit que les artistes et interprètes ou exécutants pourront, à la fin de leur vie, récupérer une partie des recettes qu'ils auront générées.

Le Parlement est sensible à cela, et le processus a montré que la dynamique d'action en faveur de nos créateurs est toujours présente. Je crois que toutes les craintes exprimées par ceux qui sont opposés à la prolongation de la durée de protection du droit d'auteur s'avéreront infondées.

En conclusion, je voudrais remercier chaleureusement le rapporteur, M. Crowley, et vous dire à quel point j'apprécie et j'admire la gestion efficace de ce dossier par le Parlement européen.

Erna Hennicot-Schoepges, rapporteure pour avis de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie. – Monsieur le Président, je voudrais féliciter notre rapporteur et tous les collègues qui ont travaillé sur ce dossier. Je voudrais aussi remercier le commissaire pour le dossier qu'il nous a soumis.

Les artistes-interprètes ont, en effet, trop souvent été oubliés dans les réglementations antérieures, et ils ont droit, comme tous les autres qui participent à la création de produits de l'intellect, à une rémunération correcte. Cette modification a donc élargi ce principe aux artistes-interprètes, ce qui est déjà une avancée considérable.

Il reste toutefois encore beaucoup à faire car ce compromis n'est qu'un premier pas. Il reste les situations très diverses des sociétés de distribution des droits d'auteur dans les différents pays, qui ont des statuts très différents et, sous cet aspect, l'harmonisation n'est pas prête à être réalisée en pratique.

Le rapport du Parlement demande à la Commission des études d'impact et le suivi de cette mesure. La prochaine Commission sera donc appelée à continuer ce travail. En ce qui concerne l'attribution de licences, je voudrais attirer l'attention sur le fait que le milieu des artistes est des plus insécurisés par de telles approches, craignant que les grands producteurs aient le dessus sur la création des petits producteurs. Il restera donc à trouver un équilibre dans ce sens.

Emmanouil Angelakas, *rapporteur pour avis de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs*. – (EL) Monsieur le Président, je voudrais également adresser mes félicitations au rapporteur et à la Commission pour le compromis.

Les principales propositions incluses dans la directive comprennent la prolongation, de 50 à 70 ans, de la durée de protection pour les artistes interprètes ou exécutants et les producteurs, la création d'un fonds destiné aux musiciens et l'instauration de clauses «use it or lose it» (obligation d'utiliser un droit sous peine de perte définitive) dans les contrats. Toutes ces mesures sont essentielles et nous en avons discuté en commission, tout comme le principe de la clause «use it or lose it», la simplification des procédures administratives et l'harmonisation des règles dans tous les États membres.

Il s'agit de questions importantes qui ont été incluses dans le compromis, ce qui nous satisfait. Nous nous réjouissons également que la durée de 70 ans aligne la protection sur la durée pendant laquelle la propriété intellectuelle est protégée, qui est également de 70 ans. La prolongation de cette durée de protection permettra, non sans mal, de promouvoir les jeunes producteurs de musique. L'Europe deviendra ainsi une source globale de talents musicaux exceptionnels apportant une contribution active à la création artistique et à la sécurité des emplois. En outre, les États membres recevront des recettes fiscales et l'Europe deviendra exportatrice de propriété intellectuelle.

Je considère le compromis comme satisfaisant et je me réjouis du succès obtenu.

Christopher Heaton-Harris, *rapporteur pour avis de la commission de la culture et de l'éducation*. – (EN) Monsieur le Président, je voudrais également féliciter le rapporteur et, pour la première fois en 10 ans au sein de ce Parlement, féliciter la Commission de cette proposition et des compromis qu'elle a ensuite proposés.

Je suis favorable au droit d'auteur. Je crois que le droit d'auteur et les brevets protègent les gens, les entreprises et la propriété intellectuelle (PI), et la propriété intellectuelle est l'élément central des économies de libre-échange entrepreneuriales. Les gens et les entreprises investissent gaiement du temps et de l'argent dans l'espoir de trouver un produit – dans ce cas-ci de la musique – que les gens aimeront et voudront acheter. Dans le monde entier, les sociétés qui protègent efficacement leur PI progressent. Celles qui ont moins d'entrepreneurs et moins de brevets régressent.

À l'heure qu'il est, 38 000 musiciens de studio au Royaume-Uni ont signé une pétition qui soutient ces propositions. Les musiciens de studio méritent l'aide qu'ils obtiendront de cette proposition. Il y en a un dans ma circonscription, un gars nommé Ted Carroll – un parmi plusieurs centaines de musiciens de studio – qui m'a écrit pour nous demander d'adopter ces compromis. C'est pourquoi je soutiens fermement ce rapport.

Jacques Toubon, *au nom du groupe PPE-DE*. – Monsieur le Président, mes chers collègues, cette proposition qui vous est soumise constitue une mesure positive pour les artistes, pour l'art et pour la culture, et notre groupe PPE la soutiendra.

En effet, il s'agit maintenant devant vous d'un compromis qui s'efforce de prendre en compte les différents points de vue et les différents intérêts et qui – c'est cela qui est intéressant – est susceptible d'être adopté par le Conseil qui a subi pour le moment une courte minorité de blocages.

Ce compromis améliore la proposition de la Commission. Il rend les rapports entre les producteurs et les interprètes plus justes grâce à une clause qui permet aux interprètes de prendre leurs droits si les producteurs

ne les exercent pas. Il assure plus de justice pour les musiciens de studio par rapport aux musiciens solistes. Ils bénéficieront d'un prélèvement permanent de 20 %.

Nous allons envisager, sous la présidence espagnole, l'extension à l'audiovisuel, c'est-à-dire aux producteurs et aux acteurs; et pour les radiodiffuseurs, je vous remercie, Monsieur le Commissaire, de la déclaration que vous venez de faire, et je pense qu'une déclaration très précise doit être effectivement jointe à la position commune du Conseil pour que les choses en matière de diffusion de la musique à la radio ne soient pas compromises.

Ce sont de vrais revenus; les musiciens de studio verront tripler leur revenu, jusqu'à 2 000 euros maximum. Il n'y a pas de préjudice pour les consommateurs parce que l'allongement de la protection n'augmente pas les prix. Il n'y a pas de préjudice pour les bibliothèques, car les bibliothèques ne paient pas de droits aux interprètes et aux producteurs des disques. Elles n'en paient qu'aux auteurs, et encore avec beaucoup d'exceptions.

Voilà pourquoi je remercie vivement Brian Crowley, Neena Gill, le commissaire McCreevy et la Commission de tout ce travail qui correspond à l'état du monde, à l'allongement de la vie, aux nouvelles exploitations des œuvres, et c'est pourquoi il faut adopter ce texte pour essayer de faire en sorte qu'il devienne définitif en première lecture.

Neena Gill, *au nom du groupe PSE.* – (EN) Monsieur le Président, ce rapport a connu une naissance longue et parfois difficile au Parlement, et a fait l'objet d'un intense lobbying de toutes parts, les mythes et les demandes reconventionnelles étant de mise. En raison de l'urgence et de l'importance de l'adoption de ce rapport au cours de ce mandat parlementaire, le rapporteur et nos collègues rapporteurs fictifs ont travaillé dur pour parvenir à un accord sur les points essentiels de la position du Conseil. Je félicite dès lors tous ceux qui ont contribué à trouver un consensus raisonnable, juste et durable. Je suis cependant déçue que le Conseil n'ait pu parvenir à un accord similaire.

Je suis toutefois heureuse que le rapport réponde à mes principaux objectifs et à ceux du groupe PSE, et que, si la durée de protection du droit d'auteur doit être prolongée, l'augmentation des recettes doive d'abord et avant tout profiter aux artistes interprètes et exécutants. C'est pourquoi je suis en mesure d'accepter les amendements de compromis présentés par le rapporteur, parce qu'il y a des mesures supplémentaires pour les artistes interprètes ou exécutants.

Je voudrais épingler quelques amendements essentiels: l'amendement 58, qui est une clause « *use it or lose it* » permanente, les amendements 59 à 61, relatifs à un droit permanent pour les musiciens de studio, en vertu duquel les maisons de disques doivent mettre de côté 20 % de l'ensemble des recettes des ventes; l'amendement 62 relatif à un principe de « *table rase* » pour les artistes vedettes; l'amendement 71 relatif à la possibilité pour les artistes vedettes de renégocier de meilleurs contrats; et, enfin, l'amendement 75 relatif à une analyse de l'impact sur les artistes interprètes et exécutants de l'audiovisuel.

Je voudrais donc demander à mes collègues qui ont des réserves de reconsidérer ce rapport et de voter en sa faveur. Je reconnais qu'il n'est pas parfait et qu'il suscite certaines inquiétudes. Dans des circonstances différentes, j'aurais aimé qu'il aborde, en particulier pour les artistes vedettes, le délai accordé aux maisons de disques en vertu de la clause « *use it or lose it* », qui entre en vigueur après un an plutôt qu'après quelques mois, ce qui eût été préférable.

Pour conclure, je demanderai au Conseil de trouver d'urgence un accord sur ce sujet. Tous les autres acteurs essentiels sont parvenus à un accord, et les artistes interprètes ou exécutants ont besoins de clarifications le plus vite possible.

Sharon Bowles, *au nom du groupe ALDE.* – (EN) Monsieur le Président, malgré une offensive de charme audacieuse de la part du commissaire et de ses services, je ne puis soutenir cette proposition de prolonger la durée du droit d'auteur.

Je sais que la proposition partait d'un bon sentiment, mais, à l'ère numérique, alors que le mode de distribution des enregistrements change rapidement, pourquoi devrions-nous procéder à un changement irréversible en prolongeant un système qui, pour l'essentiel, fonctionne encore avec des contrats et une structure plus adaptée à la distribution et à la vente physiques? Le seul espoir de remédier à cette situation est de se pencher sur la question des contrats qui sont devenus injustes avec le temps, et cela n'a pas été fait. Nous devrions indiquer clairement qu'un contrat à vie sans clause de renouvellement n'est plus acceptable, et que c'est l'un des prix que les maisons de disques doivent payer pour une prolongation quelle qu'elle soit.

Un travail louable a été réalisé afin d'imposer de bonnes conditions en contrepartie de la prolongation, mais je crains que ces ajouts boulohnés ne la rendent pas totalement appropriée au but qui lui est assigné dans le futur à long terme, et ils contiennent aussi leurs propres incohérences et injustices, parce qu'ils n'ont pas abordé la question des contrats.

J'ai cherché un compromis susceptible de me satisfaire, et j'ai proposé l'idée de limiter la prolongation aux enregistrements publiés avant 1975, tel que cela apparaît dans les amendements 80 et 81 de l'ALDE, qui sont compatibles avec le paquet principal. J'admets que c'est une solution pour l'époque du rock'n'roll, qui occupe actuellement tous les esprits et qui a vu à la fois l'explosion de la musique populaire et des contrats remarquablement médiocres. Cet amendement ne nous placerait toutefois pas dans une position irréversible pour tous les enregistrements plus récents. Il nous mènerait à la fin du modèle actuel des maisons de disques, qui sont, au bout du compte, les principaux bénéficiaires de cette prolongation, et ses principaux agitateurs. Il nous donnerait également du temps pour réfléchir et mettre au point des propositions plus axées sur les artistes interprètes et exécutants et sur l'avenir, et réellement adaptées à une ère numérique.

Si vous acceptez de vous pencher sur les points que j'ai soulevés, ce paquet pourrait valoir la peine qu'on le vote, mais, dans le cas contraire, je ne puis le soutenir.

Roberta Angelilli, *au nom du groupe UEN*. – (IT) Monsieur le Président, chers collègues, je voudrais tout d'abord féliciter le rapporteur pour l'excellent travail qu'il a accompli. La durée de la protection du droit d'auteur est actuellement de 50 ans au maximum et je pense que cette durée n'est pas suffisante pour assurer une juste rémunération des artistes pour leur travail créatif et leurs exécutions. En effet, il est capital d'améliorer la situation sociale des artistes par une plus grande protection apportée par les institutions.

C'est la raison pour laquelle nous sommes favorables à la prolongation, jusqu'à 95 ans, de la durée de protection du droit d'auteur et nous demandons que les gains supplémentaires qu'engendre cette prolongation soient versés exclusivement aux artistes et qu'en ce qui concerne la durée complémentaire de 45 ans, cette dernière soit exempte de l'obligation contractuelle qui exige que les artistes transfèrent une partie de leurs revenus à des tiers. En fait, cette mesure devrait uniquement viser à apporter un véritable avantage aux auteurs et aux exécutants. D'autre part, il serait également souhaitable que la Commission évalue les répercussions et la nécessité de l'extension du champ d'application de cette prolongation au secteur audiovisuel.

Eva Lichtenberger, *au nom du groupe des Verts/ALE*. – (DE) Monsieur le Président, tant le droit d'auteur que la rémunération des artistes nous posent problème. Nous devrions et nous devons donc devenir proactifs et faire quelque chose à ce sujet. Toutefois, si nous devenons proactifs, il est important que nous réagissions aux défis de l'ère numérique et que nous ne gaspillions pas nos efforts et notre temps.

Permettez-moi de vous expliquer comment je suis arrivée à cette réflexion. À vrai dire, la présente proposition n'honore qu'une promesse, celle de promouvoir l'industrie de la musique. Si nous devons nous occuper de ce qu'il arrive en réalité aux artistes et à leurs revenus et que nous devons calculer ces derniers, nous obtiendrions des moyennes qui sont clairement trop faibles pour que les artistes subviennent à leurs propres besoins et en retirent quelque chose.

De plus, cet argent n'est pas directement versé aux artistes. Le fonds est trop restreint pour obtenir quelque chose. Un artiste avec qui j'ai discuté m'a dit qu'une redistribution avait lieu ici entre les vivants et les morts. J'ai dû le contredire: il s'agit d'une redistribution entre artistes et producteurs, l'industrie de la musique et ensuite seulement les grands noms.

En somme, Monsieur le Commissaire, cette proposition n'est pas appropriée. Nous devons trouver une meilleure solution. Nous devons, par exemple, créer une sorte de montant forfaitaire. Même les propositions que vous soumettez à propos de la clause «use it or lose it» restent du domaine théorique du droit. Pourrions-nous, s'il vous plaît, faire quelque chose d'intelligent et de bien fondé, comme les artistes l'ont recommandé et demandé lors de l'audition que nous avons organisée à la commission des affaires juridiques?

Mary Lou McDonald, *au nom du groupe GUE/NGL*. – (EN) Monsieur le Président, je crois que l'intention de cette initiative était véritablement d'améliorer la situation sociale des artistes interprètes et exécutants, comme le commissaire McCreevy et notre collègue M. Crowley l'ont déclaré, mais, dans les faits, elle n'y parvient pas. Malheureusement, même les modifications introduites par la commission n'améliorent pas suffisamment la proposition. C'est une proposition qui, à mon sens, va en définitive rétribuer les artistes qui ont déjà du succès et, en fait, rétribuer l'industrie.

Je suis déconcertée par la notion de prolongation de la durée du droit d'auteur, que ce soit à 70 ou 95 ans, et pas uniquement parce que celle-ci est douteuse et presque en décalage avec l'ère numérique, mais aussi parce qu'il est tout à fait clair qu'une telle initiative va principalement profiter aux intérêts industriels et non aux artistes en difficulté.

Je crois que, malgré tout le dur labeur et la bonne volonté, les députés européens devraient rejeter cette proposition. Je pense que la Commission doit revoir sa copie et revenir avec la bonne proposition, une proposition qui ne se contentera pas de parler de soutenir les artistes interprètes et exécutants, mais qui, dans la réalité et en pratique, le fera.

Manuel Medina Ortega (PSE). – (ES) Monsieur le Président, contrairement aux deux intervenantes précédentes, je suis d'accord avec la majorité des députés qui se sont exprimés sur ce point.

C'est une bonne directive, une excellente directive en fait, qui vise à protéger les artistes interprètes et exécutants.

Lorsqu'on parle de trouver une méthode plus intelligente de faire des affaires, on discute en réalité de l'abandon du concept de propriété intellectuelle. Les affaires ne sont possibles que s'il existe une législation établie.

Nous disposons déjà d'une législation établie au niveau national. La Commission, sous la direction de M. McCreevy, a adopté une bonne initiative, une initiative positive, et je crois que ce Parlement devrait adopter l'accord que nous avons obtenu à la commission des affaires juridiques grâce au travail du rapporteur, M. Crowley, et des rapporteurs fictifs, comme M^{me} Gill et M. Toubon.

Je crois qu'il s'agit d'une directive magnifique et qu'elle renforcera la création de propriété intellectuelle. De surcroît, la directive contient plusieurs recommandations concernant le travail qu'il faut encore accomplir.

Je pense que l'adoption du rapport par ce Parlement - et j'espère que le Conseil s'alignera sur la Commission et le Parlement - permettra de s'assurer que, lors de la prochaine législature, la Commission continuera de suivre cette voie, qu'elle présentera des propositions au Parlement et que nous progresserons dans le domaine de la protection de la propriété intellectuelle, ce qui est crucial pour le développement de notre Union européenne en sa qualité de grande institution fondée sur une culture commune.

Olle Schmidt (ALDE). – (SV) Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, M. Crowley est un député compétent, qui présente souvent des propositions intelligentes. Cette fois-ci, cependant, j'éprouve des difficultés à suivre ses intentions. La Commission propose que la durée de protection des enregistrements musicaux passe de 50 ans à 95 ans, ce qui doublerait presque la durée actuelle. La majorité s'accorderait à dire que c'est excessif. Le compromis qui est débattu en ce moment est une durée de 70 ans, ce qui va dans le bon sens.

Il reste toutefois quelques questions. Une prolongation accroîtrait-elle la diversité culturelle et faciliterait-elle la création de nouvelles compositions? Quelles ont été les répercussions de la prolongation des droits d'auteur aux États-Unis sur les nouveautés dans ce pays? A-t-elle renforcé la situation des artistes ou sont-ce les maisons de disques qui en sont les principaux bénéficiaires? Pouvons-nous justifier une prolongation aussi spectaculaire de la durée de protection? N'est-il pas trop simpliste d'affirmer que la créativité et le désir de création sont directement liés à la durée de protection? Je pense que ces questions n'ont pas encore reçu de réponse.

En tant que libéral, je crois à la législation sur le droit d'auteur et à son objectif et je puis donc affirmer que je suis d'accord avec plusieurs députés de ce Parlement. Bien entendu, il est essentiel de protéger la production des nouvelles compositions et il est capital que les compositeurs puissent contrôler leur propre travail, y compris d'un point de vue financier. Néanmoins, les discours de nature juridique que nous prononçons dans ce Parlement doivent, bien sûr, être mesurés et je ne pense pas que ce soit le cas actuellement.

Dans mon pays, la question de l'accès aux compositions sur l'internet fait l'objet d'un débat, en particulier depuis le procès marquant qui a débouché sur le jugement *Pirate Bay*. En ce moment, tandis que le droit d'auteur est le sujet d'un débat soutenu, je crois donc que nous commettrions une erreur si nous adoptons la proposition de la Commission de porter de 50 à 95 ans la durée de protection des compositions musicales.

Par conséquent, comme M^{me} Bowles, je vais rejeter la proposition dans sa totalité. À mon avis, la Commission devrait faire un nouvel essai. Monsieur le Commissaire, menez une nouvelle réflexion, retravaillez la proposition et revenez vers nous.

Roberto Musacchio (GUE/NGL). – (IT) Monsieur le Président, chers collègues, il me semble que, face aux grands changements qui touchent le secteur musical et culturel en général, l'Europe prend le risque de réagir par des solutions protectionnistes et des plans dépassés, en promettant des miettes aux artistes interprètes et exécutants et aux petites maisons de disques et en servant en fin de compte les intérêts des grandes stars qui auront bien plus de possibilités d'accroître leurs profits.

Voyez-vous, à la suite du jugement rendu par la justice suédoise contre les responsables du site internet *Pirate Bay*, qui ont été sanctionnés pour avoir encouragé le partage, de poste à poste, de matériel musical, l'adoption par le Parlement d'une mesure de ce type consoliderait une approche à la fois négative et inappropriée des nouvelles dynamiques de l'ère technologique actuelle et des besoins de générations entières en matière de culture, de communication et de liberté.

En fait, la protection de la liberté d'expression des artistes provient de leur relation avec la société: la liberté de produire de l'art et la liberté d'en jouir sont liées et ont un adversaire commun, l'asservissement mercantile de la culture, que cette directive renforcerait.

Athanasios Pafilis (GUE/NGL). – (EL) Monsieur le Président, la proposition de la Commission et le rapport ont pour but de faire de la création artistique et de la culture humaine des marchandises permanentes; ils ne visent pas à protéger les musiciens.

Cette prolongation ne profitera qu'aux monstres monopolistiques que sont les multinationales du secteur de la musique, des spectacles et du divertissement, qui continueront de s'enrichir grâce aux créations des autres. Les perdants seront les travailleurs, les artistes et l'évolution de l'homme elle-même, car, sous la contrainte des multinationales, la grande majorité des artistes interprètes et exécutants sont obligés de leur céder tous leurs droits en échange d'un salaire de misère.

Cette prolongation engendrera des profits s'élevant à des centaines de millions d'euros pour les multinationales, mais à seulement quelques dizaines d'euros par an pour les musiciens. En outre, les grandes compagnies contrôleront également la production intellectuelle sur la base de la loi du profit.

La proposition de la Commission, que les grands groupes politiques du Parlement européen soutiennent, démontre la nature, le caractère et les intérêts que l'Union européenne défend et protège. Afin de protéger la rentabilité des capitaux, elle transforme tout en marchandise, de l'eau à l'art, la culture et les créations de l'homme.

Jens Holm (GUE/NGL). – (SV) Monsieur le Président, la proposition de prolonger, jusqu'à 95 ans, la durée de protection du droit d'auteur est un exemple épouvantable de la manière dont les grandes maisons de disques ont réussi à faire pression en faveur d'une proposition qui va tout à fait dans leur sens. Une prolongation aussi longue de la durée de protection du droit d'auteur ne fera que toucher les consommateurs individuels et elle empêchera la production de nouvelles musiques. Au sein du groupe confédéral de la gauche unitaire européenne/gauche verte nordique, nous avons donc déposé un amendement dans lequel nous demandons que l'exigence relative à la durée de 95 ans soit supprimée. Nous demandons également que l'ensemble de la directive soit rejeté.

Les droits de la chanson *Happy Birthday* seraient détenus par la société américaine Warner. Les gens qui fêtent leur anniversaire en public osent à peine chanter cette chanson en certains endroits des États-Unis, par crainte de représailles et d'amendes. C'est un exemple absurde qui montre jusqu'à quel point négatif nous pouvons arriver lorsque nous permettons aux intérêts individuels et à l'industrie de gérer la politique. Cet exemple provient des États-Unis, où la durée de protection du droit d'auteur est déjà de 95 ans. Faisons en sorte que cela n'arrive pas en Europe. Rejetons l'exigence des 95 ans et rejetons la directive dans son ensemble!

Je me demande également si la Commission a effectué une analyse d'impact concernant le montant des futurs revenus qui seront attribués aux artistes individuels et sur le montant qui serait retenu en réalité par les grandes entreprises.

Manolis Mavrommatis (PPE-DE). – (EL) Monsieur le Commissaire, comme nous l'avons entendu durant le débat, les avis sur le texte législatif prolongeant la durée de protection de la propriété intellectuelle divergent.

Je voudrais souligner une fois encore que l'adoption de cette directive en particulier n'aura pas de répercussions sur les consommateurs et qu'elle n'occasionnera pas de hausse du prix des phonogrammes. Nous nous efforçons tous de prolonger la durée de protection des droits voisins conformément à l'accroissement de l'espérance de vie. La propriété intellectuelle est protégée durant les 70 années qui suivent le décès de l'auteur, ce qui engendre un certain montant de revenus pour sa famille. La protection actuelle des droits voisins des

artistes interprètes et exécutants, qui couvre une durée de 50 ans à partir de l'enregistrement, est donc très brève. C'est pourquoi le compromis qui détermine une période de 70 ans serait judicieux.

Je voudrais aussi attirer votre attention sur l'étude à réaliser sur les acteurs et sur l'éventuelle proposition de directive qui sera présentée en 2010. J'estime également que les interprétations des acteurs devraient faire l'objet d'une protection, en particulier à une époque où la création artistique est importante et où les nouveautés technologiques peuvent contribuer à la protection des revenus des artistes.

Pour conclure, j'espère que la Commission européenne collaborera à la proposition de nouvelle directive.

Glyn Ford (PSE). - (EN) Monsieur le Président, je vais être clair: je soutiens la prolongation du droit d'auteur de 50 à 70 ans. Mon problème est le suivant: qui en tire profit?

Je salue le fait que, comme l'Union des musiciens l'a demandé, les musiciens de studio vont obtenir 20 % des bénéfices de la distribution. Le problème, c'est l'équilibre entre les maisons de disques multinationales et les artistes vedettes. Beaucoup de ces personnes ont signé, il y a 30 ou 40 ans, des contrats qui leur donnaient 8 % du prix du revendeur, avec les sociétés chargées de produire, distribuer et collecter l'argent des ventes. À présent, ces mêmes maisons de disques multinationales vont recevoir une rentrée inattendue de plusieurs millions d'euros pour ne faire absolument rien, puisque, dans cette nouvelle ère numérique, il n'y a rien à faire. Sur la base d'une structure industrielle rendue depuis longtemps inutile par le changement technologique, c'est le shérif de Nottingham qui gagne, pas Robin des bois. Ces artistes auraient dû pouvoir réclamer leur propriété, qu'eux seuls ont contribué à créer.

Christofer Fjellner (PPE-DE). - (SV) Monsieur le Président, éclaircissons un point: une prolongation de la durée de protection du droit d'auteur n'aura pas pour conséquence d'augmenter le nombre de compositions musicales ou de les améliorer. Quel musicien de 25 ans dirait franchement: «non, je ne vais pas faire ce disque parce que je ne serai payé pour ce disque que jusqu'à mes 75 ans et non jusqu'à 120 ans»? Elle n'encouragera même pas les musiciens *pauvres*, car ce ne sont pas leurs disques qui se vendent plus de 50 ans après leur enregistrement. Au contraire, elle encourage soit les grandes maisons de disques ou ceux qui ont déjà gagné beaucoup d'argent de leurs enregistrements. Je pense qu'on a perdu là tout sens de la proportion.

Une personne qui invente aujourd'hui un remède contre le cancer recevra, en plus du prix Nobel de médecine, une protection pour son invention pendant une durée maximale de 20 ans, tandis qu'une personne qui enregistre un disque bénéficiera d'une protection de cette invention, ou plutôt de ce disque, durant 95 ans. C'est totalement disproportionné. Je suis cependant d'accord sur le fait qu'une durée de 70 ans vaut mieux que 95 ans, bien que je pense que la meilleure chose à faire serait de rejeter la proposition dans son ensemble.

Charlie McCreevy, membre de la Commission. - (EN) Monsieur le Président, j'aimerais penser que j'ai appris beaucoup de mon temps passé ici en tant que commissaire européen. Certaines personnes pourraient soutenir le contraire, mais je pense que c'est le cas.

S'il y a une chose que j'ai apprise, c'est que tout ce qui touche au domaine de la propriété intellectuelle est plein de pièges de toutes sortes. Beaucoup de questions ont été évoquées dans ce domaine de la propriété intellectuelle au Parlement et au Conseil des ministres, tant au cours de mon mandat de commissaire que précédemment, au cours de mon mandat de ministre du gouvernement irlandais, et certaines de ces questions sont là depuis 20 à 30 ans. J'ai donc appris que tout aspect de ce sujet fait l'objet d'un traitement exceptionnel, génère beaucoup de discussions et mobilise de nombreux députés, États membres et parties concernées.

J'ai ainsi appris qu'il est exceptionnellement difficile de s'attaquer à quoi que ce soit dans ce domaine et de tenter de parvenir à une solution acceptable. Au cours de mon mandat de commissaire, il est arrivé très souvent que nous ne parvenions pas à trouver un accord dans certains domaines.

Cela étant, je ne suis pas le moins du monde surpris par la profondeur et la sincérité des arguments avancés par toutes les parties à ce débat, parce que toutes les questions liées au domaine de la propriété intellectuelle génèrent toujours ce genre d'arguments, et les personnes qui sont opposées à la proposition de compromis présentée par M. Crowley seront dans l'autre camp dans d'autres domaines de la propriété intellectuelle.

Il est donc très intéressant, dans ce genre de débat, de voir des personnes qui adoptent une position dans d'autres domaines de la propriété intellectuelle adopter ici une position différente, parce qu'il s'agit d'un domaine très difficile, et je reconnais la sincérité des personnes qui ont contribué à ce débat.

Il n'est pas très utile que je passe en revue les différentes questions soulevées et que j'en débattenne, car elles ont été débattues *ad nauseam* en commission. Une chose que M. Crowley et les rapporteurs d'autres commissions

ont faite, c'est de lui consacrer beaucoup de temps. Le Parlement y a consacré un temps exceptionnel et un degré exceptionnel d'effort, et beaucoup des assistants et des personnes de ma propre DG ont travaillé exceptionnellement dur pour tenter de parvenir à ce qui, selon nous, serait un compromis acceptable.

Mais je vais aborder certains des domaines. Permettez-moi juste d'éliminer d'emblée quelques points qui concernent moins ce débat que ce qui a entouré le précédent débat, lequel nous a conduit à présenter cette proposition.

Laissez-moi vous garantir que les personnes qui m'ont demandé de présenter une proposition ici étaient les artistes interprètes et exécutants – c'est d'eux qu'est venu le lobbying intensif.

S'il y a désaccord ici au sein de l'Assemblée et dans les États membres, je puis également dire que les avis sur la question divergeaient au sein de ma DG la première fois que je l'ai abordée, quant à la manière de procéder, et beaucoup des points de vue divergents présentés ici y étaient également reflétés. Je pense que c'est naturel: si cette question génère des avis aussi contrastés ici et dans les États membres, on peut s'attendre à la même chose au sein de la DG.

Mais j'ai fait l'objet d'un lobbying assez intense de la part des artistes interprètes et exécutants ordinaires. Oui, les artistes interprètes et exécutants en vue sont venus apporter leur soutien à la cause, parce que les artistes interprètes et exécutants ordinaires pensaient qu'il serait préférable d'avoir quelques grands noms dans ce domaine également, mais les artistes interprètes et exécutants ordinaires – les musiciens de studio, dont la plupart des gens n'ont jamais entendu parler – sont ceux qui ont ici exercé le plus de pressions. Je pense qu'il est important de noter, comme M. Heaton-Harris l'a indiqué, que 38 000 musiciens de studio soutiennent cette proposition.

Il faut donc décider de la voie à suivre. Je dirais que la plupart des gens connaissent les chanteurs de leurs quatre chansons ou morceaux préférés, mais je doute très fort que beaucoup d'entre eux sachent qui les a écrites. Mais l'auteur de la chanson détient les droits pendant toute sa vie, plus 70 ans.

Si je cite ici ce soir six morceaux parmi les morceaux les plus populaires jamais créés, je doute que quiconque dans cette Assemblée puisse dire qui les a écrits, mais tous ceux d'entre vous qui connaissent un de ces morceaux pourraient dire: ça a été chanté par untel. L'auteur détient les droits de la chanson pendant toute la durée de sa vie plus 70 ans, mais l'artiste interprète et exécutant n'a droit qu'à 50 ans à compter de la date de sa prestation.

Quel que soit l'angle de perspective morale sous lequel on envisage la question, c'est injuste. Certaines personnes ont sorti un tube quand elles avaient 21 ou 22 ans et n'ont plus jamais fait parler d'elles par la suite, et elles n'ont pas tiré beaucoup d'argent de ce tube. Au crépuscule de leur vie, alors qu'elles approchent l'âge de 70 ans, je pense que ce ne serait que justice si elles pouvaient disposer de quelques revenus supplémentaires. Vous pouvez rassembler tous les arguments techniques et les arguments intellectuels et tout ce que vous voulez d'autre, mais en matière de fair-play, je pense que cet argument l'emporte.

Comme M. Crowley et d'autres l'ont mentionné, nous avons réellement tenté de résoudre certaines de ces questions, et certaines questions très contradictoires. Nous avons fait de notre mieux pour parvenir à une proposition. M. Crowley s'est investi énormément dans ce domaine, pour tenter de parvenir à des accords et à des compromis et il a travaillé dur et longtemps.

Je me réfère ici à certaines des questions soulevées.

M^{me} Gill, qui est très favorable à la proposition, et je la remercie beaucoup de son soutien, a évoqué la clause « *use it or lose it* », qui n'entre en vigueur qu'après un an, mais, lors de la mise en œuvre dans les États membres, ces derniers peuvent lui permettre d'entrer en vigueur après trois mois ou six mois s'ils le souhaitent.

M^{me} Bowles – et je ne doute pas un instant de sa sincérité à cet égard – a le sentiment qu'elle n'est pas en position de voter pour cette proposition ou pour la proposition de compromis présentée par M. Crowley. Elle a évoqué la question des contrats. Bon, je ne pense pas que la question des contrats devrait tuer la proposition. C'est incontestablement un autre problème qui pourrait faire l'objet d'une autre initiative si – et seulement si – cette proposition est adoptée.

M^{me} Lichtenberger a fait un beau discours. Je voudrais lui signaler que 2 000 euros ne sont certainement pas rien pour un musicien de studio. Le fonds, comme je l'ai déjà dit, bénéficie du soutien de 38 000 artistes interprètes et exécutants et je pense qu'ils doivent savoir.

M. Medina Ortega, grâce à sa grande expérience en tant qu'homme politique, a avancé de très bons arguments, et je suis d'accord avec lui: nous devons proposer ici quelque chose qui ait aussi une chance raisonnable de passer au Conseil des ministres. Comme il l'a souligné, nous devons être réalistes, car, avec des points de vue différents, nous devons arriver à une proposition – comme M. Crowley et d'autres l'ont fait – qui ait une chance réaliste de passer au Conseil des ministres, et il a très bien présenté cet argument, avec beaucoup d'énergie.

MM Schmidt et Musacchio ont fait des remarques au sujet des modèles de maisons de disques existants, mais nous ne sommes pas favorables aux modèles des maisons de disques existantes. Une durée de 70 ans est ouverte à tous les nouveaux modèles d'entreprise innovants.

M. Holm a fait allusion à la possibilité de se voir infliger une amende, par exemple, pour avoir chanté *Joyeux anniversaire*, mais je pense que ses idées sont confuses sur ce point. Cela ne concerne pas la chanson, cela concerne son enregistrement par un artiste interprète ou exécutant. M. Holm peut donc chanter *Joyeux anniversaire* chaque fois qu'il le veut, il ne risquera pas d'être sanctionné. Cela concerne l'enregistrement par l'artiste interprète ou exécutant, pas par l'auteur.

M. Mavrommatis a fait une série de remarques dont nous avons pris acte, mais je pense que 70 ans est le meilleur substitut à la durée de vie de l'artiste.

En conclusion, je voudrais dire à quel point j'apprécie et admire la gestion efficace de ce dossier par tous ceux qui y étaient impliqués au Parlement européen. En a résulté la proposition de compromis présentée par M. Crowley, et je pense que celle-ci démontre notre volonté d'améliorer le cadre juridique pour notre communauté créative. Je pense qu'à l'avenir elle montrera que protéger ceux qui créent était le bon choix et que le renforcement de l'efficacité des infrastructures de gestion des droits montrera que ceux qui affirment qu'une meilleure protection résultera en une culture en ligne moins prospère se trompent.

Je voudrais remercier tous ceux qui ont participé au débat, en particulier le rapporteur, M. Crowley, non parce que c'est un de mes collègues irlandais et un ami de longue date, mais parce qu'il s'est investi énormément pour tenter de rendre ce compromis acceptable pour le plus grand nombre possible d'intérêts contradictoires au Parlement, et parce qu'il a facilité un compromis qui, comme M. Medina Ortega l'a dit, a une chance raisonnable d'être aussi accepté au Conseil des ministres.

Brian Crowley, rapporteur. – (EN) Monsieur le Président, je voudrais une fois encore remercier mes collègues pour leurs contributions à ce débat. Malheureusement, malgré toutes nos discussions, toutes nos propositions, tous nos amendements et amendements d'amendements, et les changements qui ont été faits, certains collègues ne semblent pas encore avoir saisi la manière dont cette situation a évolué. Je dois dire, à titre très personnel, que je peux admettre le point de vue de chacun et comprendre d'où ces points de vue proviennent.

Toutefois, c'est difficile à faire quand nous recevons des amendements de collègues auxquels est attaché un article du *Financial Times* affirmant que nous devons voter contre le droit d'auteur, alors qu'au bas de l'article en question on peut lire « droit d'auteur protégé ». Même le *Financial Times*, qui est opposé au droit d'auteur ou à sa prolongation, utilise lui-même cet outil!

De la même façon, j'entends les organisations de défense des consommateurs dire que c'est une erreur de prolonger le droit d'auteur parce que cela va interférer avec les droits et les choix des consommateurs, ne réalisant pas une fois encore, ou n'ajoutant pas foi au fait que le droit d'auteur existe déjà et que ces droits et cette protection sont déjà là.

De même, j'entends des collègues mentionner ce qui serait imposé à l'innovation et à la création, mais comment les gens peuvent-ils créer quoi que ce soit s'ils ne peuvent pas protéger leurs droits? S'ils ne peuvent pas protéger leurs créations, comment feront-ils?

De même, les gens qui parlent de *merchandising* – ou de « *mercantiling* », comme cela a été traduit – dans l'industrie du disque devraient se réveiller et sentir l'odeur du café. Cela existe depuis la nuit des temps. Avant même l'apparition de la musique enregistrée, quand on achetait de la musique sur papier, on devait payer une certaine redevance qui revenait au créateur de cette musique et chaque fois qu'elle était jouée, l'artiste interprète ou exécutant recevait également une part de celle-ci.

Ce dont nous sommes en train de parler, c'est donc d'intégrer l'équilibre et la justice au débat, afin de veiller aux droits de ceux qui sont les plus faibles contractuellement parlant, qui sont les plus faibles en termes d'application de la loi et qui s'approchent de la fin de leur carrière musicale, de manière à ce qu'ils puissent bénéficier d'une protection et d'avantages.

Il est important que les gens admettent que l'avènement de la nouvelle technologie – que nous saluons tous, car c'est fantastique – ne signifie pas qu'ils ont le droit de s'approprier une chose pour rien. Quand, dans le passé, vous entriez dans un magasin de disques, preniez un CD ou un vinyle d'une maison de disques et sortiez sans payer, vous étiez arrêté pour vol à l'étalage, et télécharger de la musique gratuitement sans payer d'honoraires à quiconque revient au même.

Il s'agit de permettre aux bons mécanismes de se mettre en place.

Je voudrais remercier M. Toubon, M^{me} Gill et tous les collègues de leur aide et leur assistance, et je suis particulièrement reconnaissant envers M. Medina Ortega pour ses orientations et ses conseils utiles qui m'ont aidé à résoudre un problème avec le côté espagnol des choses.

Le Président. – Le débat est clos.

Le vote aura lieu demain à 12 heures.

Déclarations écrites (article 142)

Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (PSE), par écrit. – (PL) L'objectif de ce rapport est de soutenir les artistes européens en portant de 50 à 70 ans la durée de protection du droit d'auteur relatif aux enregistrements sonores.

Ce document prévoit également la création d'un fonds destiné aux musiciens de studio, alimenté par les contributions des producteurs correspondant à au moins 20 % de leurs recettes annuelles dès la prolongation du droit d'auteur. Cinquante ans après la publication d'un enregistrement, l'artiste interprète ou exécutant aura la possibilité de mettre fin au contrat si le producteur ne commercialise pas ce phonogramme.

Ce sont de nouvelles modifications - même si elles ne sont que symboliques - de la législation relative au droit d'auteur, qui nécessitent de toute urgence une révision approfondie. Le droit d'auteur existait avant l'arrivée de l'internet et se rapporte à une autre époque. Une nouvelle approche de cette question s'avère désormais nécessaire.

La législation actuelle, y compris la directive 2006/116/CE, du 12 décembre 2006, ne comble pas la lacune juridique due au développement des nouvelles technologies. L'adoption du rapport Crowley par le Parlement européen permettra une certaine protection multiculturelle, ce qui favorisera la compétitivité dans l'industrie mondiale de la musique. Le Parlement a également demandé à la Commission d'évaluer la nécessité d'une prolongation similaire de la durée de protection du droit d'auteur pour les artistes interprètes et exécutants et les producteurs du secteur de l'audiovisuel. Pour le 1^{er} janvier 2010 au plus tard, la Commission doit présenter au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen un rapport sur les résultats de cette évaluation. Nous devons encore attendre une révision approfondie de la législation relative au droit d'auteur.

18. Un plan d'action sur la mobilité urbaine (débat)

Le Président. – L'ordre du jour appelle le rapport (A6-0199/2009) de M. Savary, au nom de la commission des transports et du tourisme, sur un plan d'action sur la mobilité urbaine (2008/2217(INI)).

Gilles Savary, rapporteur. – Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, merci. C'est un exercice de style un peu inédit auquel se livre le Parlement européen sur ce rapport puisque, je vous le rappelle, la question de la mobilité urbaine a été initiée par le commissaire aux transports, Jacques Barrot, il y a maintenant plus de deux ans, et elle s'est traduite par un livre vert de la Commission européenne qui nous a livré ses conclusions au printemps 2007, avec un rapport de notre Parlement – un rapport d'initiative – sous la signature de mon collègue Reinhard Rack, ici présent.

La mécanique institutionnelle européenne veut que, à la suite d'un livre vert, il y ait un livre blanc et, en l'occurrence, il s'agissait de propositions de plans d'action pour la mobilité urbaine de la Commission européenne.

Je dois rendre grâce au commissaire Tajani, ici présent, de m'avoir averti au mois de décembre qu'il ne serait pas possible politiquement, à la Commission européenne, de faire une proposition rapide. On peut le comprendre, un certain nombre d'États y étant réticents pour des raisons qui leur appartiennent, dans une période qui s'approche des élections européennes. Mais le Parlement a souhaité relever le gant.

Et je veux rendre hommage à l'ensemble de mes collègues ici présents, de tous les groupes politiques – en particulier les coordinateurs –, ainsi qu'à la commission du développement régional, pour avoir suivi ma proposition, qui était de pousser l'avantage et de dire « puisque la Commission ne peut plus être à l'initiative, eh bien soyons à l'initiative ».

Et ce que nous allons proposer est quelque chose d'un peu inédit. Je ne sais pas s'il y a un précédent, ici dans cette maison. Nous allons proposer à la Commission le plan d'action qu'elle aurait dû nous proposer.

Naturellement, il n'y a aucun débouché juridique à attendre d'un tel rapport d'initiative. Le Parlement proposant un plan d'action très concret, avec des propositions extrêmement précises, alors qu'il n'est pas l'exécutif, alors qu'il n'est pas le gouvernement de l'Union – c'est la Commission qui l'est – ne peut rien espérer d'autre que d'être entendu.

Je dois dire que, d'ailleurs, au cours de ces derniers mois, nous avons obtenu le soutien massif de l'ensemble des organisations qui s'intéressent à ces questions: en particulier – je tiens à le souligner ici pour les derniers des collègues qui ont quelques réticences par rapport à cette initiative – celui des pouvoirs locaux, de l'ensemble des organisations représentatives des pouvoirs locaux, y compris de pays qui, aujourd'hui, excipent de la subsidiarité pour nous expliquer que ce plan d'action n'est pas envisageable.

Je crois donc que les pouvoirs locaux ont compris que la mobilité urbaine serait un des grands enjeux du XXI^e siècle. Pourquoi? Eh bien parce qu'aujourd'hui, il y a 60 % des Européens qui vivent en milieu urbain. En 2020, il y en aura 80 %, et nous avons une base juridique, nous, l'Union européenne, qui nous assigne, comme compétence partagée avec les États membres et les pouvoirs locaux, la politique des transports.

Renoncerions-nous, nous les Européens, à avoir la moindre idée et la moindre initiative, là où les transports présentent les problématiques les plus compliquées, et sans doute les plus décisives pour les années qui viennent? Nous ne le pensons pas, et c'est la raison pour laquelle le Parlement européen a souhaité que nous ne soyons pas taiseux, que nous ne restions pas taiseux sur la mobilité urbaine, et que, d'une certaine façon, nous demandions à la Commission, à travers cette initiative, de reprendre cette thématique comme une priorité de la prochaine mandature.

Je voudrais remercier l'ensemble des coordonnateurs, puisque nous avons travaillé d'une façon inédite, nous avons travaillé très en amont, et le rapport qui a été présenté a pu recevoir une majorité très ample au sein de la commission des transports.

Je voudrais dire que c'est un rapport qui est basé sur le principe de subsidiarité. Il est hors de question – ah oui, je suis trop long, mais vous ferez grâce au rapporteur, j'en suis sûr, Monsieur le Président – que l'Europe envisage de décider quoi que ce soit en matière de transports urbains à la place des pouvoirs locaux.

Je suis moi-même un élu local et je suis très attaché – pour avoir mené ici des combats notamment avec Willi Piecyk, mon collègue de la commission des transports – à la libre administration des collectivités locales. Mais ce que je crois, c'est que l'Europe peut être incitative, peut améliorer l'échange d'informations et de bonnes pratiques, et c'est tout le sens de nos propositions, que l'on détaillera tout à l'heure.

Antonio Tajani, *vice-président de la Commission*. – Monsieur le Président, tout d'abord, je veux remercier M. Savary pour son travail, je veux le remercier pour l'engagement dont il a fait preuve pour défendre une politique européenne relative aux transports dans les grandes villes, dans les villes. Ce n'est pas une question secondaire: si nous voulons effectivement relever le défi du transport en Europe, nous devons travailler dans le domaine du transport urbain.

Et c'est pour cela que je veux remercier tout d'abord M. Savary. Je le répète, grâce à lui, nous avons accompli des progrès en matière de transport urbain et le rapport d'aujourd'hui, qui sera voté demain, est un signal très important; c'est un signal que je dois entendre, et j'espère, au cours de la prochaine législature, pouvoir donner à M. Savary une réponse positive par rapport à son engagement. Je le remercie encore une fois pour le travail accompli concernant la question des transports dans les grandes villes.

Maintenant, je vais continuer dans ma langue maternelle.

(IT) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, le transport urbain fait clairement partie intégrante du système de transport de l'Union européenne, puisque l'ensemble du système commence et se termine souvent dans de grandes zones urbaines et en traverse de nombreuses sur les trajets. C'est pourquoi il est essentiel d'examiner la mobilité urbaine non seulement du point de vue de la vie urbaine, mais également en tenant compte de tous les types de transport, y compris le transport à longue distance.

La lutte contre le changement climatique, la facilitation des échanges, la garantie des approvisionnements énergétiques, la satisfaction des besoins des citoyens en matière de mobilité, la réduction des problèmes d'embouteillages et la gestion des changements démographiques sont toutes des questions fondamentales pour la politique européenne et la mobilité dans les zones urbaines est étroitement liée à tous ces défis.

C'est précisément pour cette raison que la Commission a présenté son Livre vert sur la mobilité urbaine en septembre 2007, et la consultation qui a suivi l'adoption du livre vert a montré qu'il existe un large consensus sur le fait que l'Union européenne a un rôle à jouer dans ce domaine. Votre résolution sur le Livre vert sur la mobilité urbaine, élaborée sous la direction de M. Rack et adoptée le 9 juillet 2008, confirme cette conclusion.

L'objectif du livre vert était d'ouvrir la voie à un plan d'action sur la mobilité urbaine. La décision du Parlement de poursuivre son propre plan d'action avant de recevoir une proposition de la part de la Commission représente un signal politique fort. C'est pourquoi j'ai souligné l'importance du travail de M. Savary en tant que rapporteur, car il montre quelle importance le Parlement accorde à un travail que nous ne pouvons absolument pas nous permettre de négliger.

Comme vous le savez bien, je me suis engagé à traiter de la question de la mobilité urbaine et à veiller à l'adoption rapide d'un plan d'action bien préparé. Je voudrais rappeler qu'il est prévu que ce plan d'action fasse partie du programme de travail de la Commission pour 2009 et j'espère qu'il sera adopté dès que possible. Comme M. Savary le dit très bien dans son intervention, les institutions européennes expriment certaines réticences, car certaines personnes estiment qu'un tel plan d'action violerait le principe de subsidiarité. Je ne pense pas qu'il en soit question, en particulier si nous examinons la racine latine du mot subsidiarité, qui est *subsidium*, c'est-à-dire «l'aide»; en tant qu'institutions européennes, il est de notre devoir de permettre aux institutions locales de travailler de manière plus satisfaisante. Aider quelqu'un ne signifie pas le remplacer; cela signifie que l'on contribue à une meilleure solution des problèmes.

Sans entrer dans les détails de la proposition, je peux confirmer que notre plan d'action se basera sur des activités que nous menons depuis un certain temps et qu'il les intégrera dans un contexte cohérent, en tâchant de présenter la vision politique qui fait encore défaut dans l'action européenne en matière de mobilité urbaine. Ainsi, il convient de définir les grandes lignes du cadre politique en vue d'autres interventions futures dans des domaines où l'action communautaire est jugée utile, voire essentielle.

Votre rapport apportera certainement une contribution importante à nos discussions internes et je peux vous assurer que nous pourrions tenir compte de bon nombre des propositions qu'il contient. Bien entendu, certains aspects et détails exigent une clarification ou un débat plus approfondi. Je vous garantis que nous examinerons très attentivement vos propositions, ainsi que la recommandation du Comité des Régions, que vous avez consultée.

Le vote d'aujourd'hui ne signifiera pas la fin de notre dialogue à ce sujet. Au fur et à mesure de l'avancement du travail de la Commission, je veillerai à rester en contact avec M. Savary et les autres députés qui ont suivi de près le secteur du transport, de manière à ce que le plan que la Commission adoptera soit conforme à ce que le Parlement adoptera et d'excellente qualité. Enfin, je le répète, notre plan n'indiquera pas que la Commission remplace des organismes locaux; il montrera simplement que la Commission souhaite aider les organismes locaux à améliorer leur travail en partageant les informations et les meilleures pratiques qui permettront aux citoyens de mieux vivre et de se déplacer plus facilement dans les villes, en dehors de celles-ci et en les traversant. Je remercie donc le Parlement européen du travail qu'il a effectué et du vote qui va avoir lieu sur ce plan d'action.

Jean Marie Beaupuy, rapporteur pour avis de la commission du développement régional. – Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire, mes chers collègues, cher collègue Savary, nous sommes ici dans une assemblée parlementaire faite pour voter des textes, Monsieur le Commissaire, et nous sommes surtout dans une assemblée parlementaire pour que les textes soient mis en application.

Et nous constatons aujourd'hui qu'après l'excellent travail fait par votre prédécesseur au niveau du livre vert et des quelque 400 contributions qui ont succédé, le travail n'a guère avancé, au point, comme vous venez vous-même de le redire, qu'il était intéressant que le Parlement européen se prononce.

Effectivement, la nature a horreur du vide. Donc, lorsque la Commission européenne ne fait pas son travail, c'est le Parlement qui doit y pourvoir, et là, je dois dire que le travail fait - et vous l'avez dit aussi, Monsieur le Commissaire - par notre collègue Savary est très intéressant puisque, en fait, il vous a fourni toute la matière pour constituer le plan d'action.

Je ne veux pas dire que nous en sommes à une inversion des rôles entre la Commission et le Parlement, mais nous devons constater qu'alors que le traité de Lisbonne n'a pas encore été adopté, de facto, le Parlement prend encore un peu plus de pouvoir.

Ce travail du collègue Savary est excellent car il reprend en compte effectivement un certain nombre de propositions de la commission du développement régional.

Nous attendons, dans le respect de la subsidiarité bien entendu, que vous nous présentiez un guide. Cela sera utile. Ce guide, ce ne sera pas pour freiner les collectivités, ce sera au contraire pour les aider. Nous attendons que vous nous produisiez des indicateurs, là encore, non pas pour contraindre, mais pour soutenir. Nous attendons surtout que vous nous présentiez aussi les éléments des plans de déplacement. Dans certains pays, cela existe, dans certains pays, c'est même obligatoire, c'est absolument nécessaire.

Je voudrais donner un exemple. Au niveau de l'Intergroupe Urban-Logement que j'ai l'honneur de présider, nous avons mis en évidence l'étalement urbain au cours de ces dernières années: en dix ans, l'étalement urbain recouvre trois fois la surface du Luxembourg. Alors, en quoi cela a-t-il un lien avec notre débat de ce soir? Cela a un lien très direct puisque les usagers des villes font exactement 20 % de déplacements supplémentaires par jour à cause de l'étalement urbain, et que plus de 70 % utilisent leur véhicule personnel.

Tout cela pour dire que lorsque la commission du développement régional vous demande d'observer à la fois la condition de l'approche intégrée mais aussi des plans de déplacement, nous sommes là face à une logique globale que nous espérons bien que vous prendrez en compte dans votre plan d'action.

Au niveau de notre Intergroupe Urban-Logement, ce sujet a évidemment déjà été abordé et nous sommes reconnaissants par avance de prendre en compte, justement, là aussi, l'approche intégrée.

Aujourd'hui, Monsieur le Commissaire, vous n'avez pas répondu à nos questions. Vous vous êtes engagé du bout des lèvres, en quelque sorte, assez fermement sur le principe, mais en ne nous apportant aucune garantie.

En fait, la situation est grave. Pourquoi? Il y a 400 millions d'Européens qui vivent dans les villes, et ces 400 millions d'Européens sont concernés par ces conditions de vie qui font que chaque jour, ils perdent du temps dans les embouteillages. Nous savons que ces embouteillages coûtent 1 % du PIB. Alors que nous parlons de plan de relance, de relance économique, nous laissons là gaspiller des milliards d'euros.

Il faut aller plus vite, Monsieur le Commissaire, car ces plans d'action en faveur de la mobilité urbaine constituent un élément essentiel du plan de relance, mais aussi en termes de défi climatique puisque, vous l'avez rappelé, c'est 40 % de la pollution qui se trouve dans les villes. Je ne voudrais pas ignorer non plus l'aspect de la sécurité puisque deux accidents sur trois en matière routière se produisent dans les villes. Quand on sait qu'un mort coûte près d'un million d'euros, et un blessé grave plus d'un million d'euros, vous voyez le coût économique et le coût humain que représente chaque année ce défi de la mobilité urbaine.

Alors, pour toutes ces raisons pratiques, à la veille des élections européennes, nous vous demandons, Monsieur le Commissaire, si possible dans la conclusion du débat de ce soir, d'aller plus avant dans vos propositions et dans vos promesses, non pas des promesses générales, mais un plan d'action, votre plan d'action pour que nos concitoyens soient plus enclins à se rendre aux urnes le 7 juin prochain.

Reinhard Rack, *au nom du groupe PPE-DE*. – (DE) Monsieur le Président, tout comme M. Savary, je regrette que la Commission n'ait pas mis à exécution son intention initiale d'élaborer un plan d'action intégré.

Il existe de nombreuses bonnes raisons pour lesquelles toutes les personnes concernées, des autorités locales à l'Union européenne, tâchent d'améliorer les conditions relatives au transport urbain. Nous savons que la plupart des citoyens européens vivent dans des villes et que les conditions actuelles de transport sont tout sauf optimales. C'est pourquoi un accord de principe vise à élaborer des propositions intégrées, sur l'initiative du Parlement, sur le plan d'action et sur le rapport de M. Savary. Je le remercie pour son engagement et pour ses propositions concrètes.

Toutefois, je voudrais également préciser tout à fait clairement que ce que bon nombre de personnes craignent ou croient qu'ils devraient craindre n'arrivera pas. Personne ne souhaite s'arroger le droit de définir des conditions de trafic à l'écart des municipalités et des autorités locales et régionales. Nous voulons simplement permettre, depuis les institutions européennes, que des mesures soient adoptées conformément à des règles communes raisonnables, qu'une municipalité, une ville ou une entité régionale considèrent comme raisonnables. Le principe de subsidiarité n'est pas en danger. Ce que nous voulons faire ici permettra de sauvegarder ce principe.

C'est la raison pour laquelle nous tâcherons toujours, dans l'intérêt des citoyens, de veiller à ce que, lorsqu'un citoyen se rend dix ou vingt kilomètres plus loin en Europe, il n'arrive pas dans une zone à vitesse réduite, en croyant qu'il s'agit d'une zone identique à celle de sa région, alors que des règles complètement différentes s'y appliquent.

Personne ne veut imposer aux communautés une sorte de péage urbain ou d'autres règles, mais si elles sont utilisées, elles doivent l'être dans un contexte que les citoyens reconnaissent. Depuis plus de cent ans, nous sommes d'accord sur le caractère judicieux d'une approche commune concernant les panneaux de signalisation. Cette entente devrait également s'appliquer à cette question à l'avenir.

Saïd El Khadraoui, *au nom du groupe PSE*. – (NL) Je voudrais tout d'abord remercier le rapporteur, M. Savary, et toutes les personnes qui ont contribué au résultat final pour le travail qu'ils ont accompli, et plus particulièrement le rapporteur pour sa persévérance, malgré que la Commission ait signalé son intention d'abandonner, du moins pour le moment, le plan d'action que nous réclamons depuis si longtemps.

Je voudrais demander à la Commission d'adopter les recommandations sur lesquelles nous allons voter demain et de passer à l'action dès que possible. Même si une faible minorité de députés européens et, apparemment, quelques membres de la Commission et des États membres croient que nous devrions éviter tout ce qui concerne les villes, il est tout à fait clair que l'Europe apporte une valeur ajoutée lorsqu'il s'agit d'aborder de grands problèmes qui sont largement communs.

Le présent rapport contient quelques propositions intéressantes. Un exemple évident est la collecte d'informations, de données comparables, qui permettront de présenter les problèmes dans les grandes lignes. D'autres propositions comprennent l'échange et la promotion de bonnes idées, la gestion de l'innovation technologique, la garantie de l'interopérabilité des systèmes, l'encouragement des villes à élaborer des plans de mobilité et l'adoption de mesures qui permettent de parvenir à une mobilité durable. Ces exemples et d'autres encore portent clairement sur des sujets qu'il convient d'organiser à l'échelon européen pour tenter de rendre nos villes plus agréables à vivre, plus facilement accessibles et plus durables. Je compte donc sur la Commission pour qu'elle s'en occupe et s'y attelle dans l'intérêt de nos habitants.

Michael Cramer, *au nom du groupe des Verts/ALE*. – (DE) Monsieur le Président, chers collègues, je remercie également le rapporteur.

Dans le contexte du changement climatique, le transport urbain joue un rôle crucial, parce qu'il est responsable de 70 % de l'ensemble des émissions nocives. Ce n'est qu'en modifiant notre politique commune des transports que nous pourrions atteindre nos propres objectifs en matière de protection du climat. Le plus grand potentiel réside dans les villes, où 90 % des trajets effectués en voiture font moins de 6 kilomètres, et qui offrent donc une occasion idéale de prendre un bus ou un train ou de se déplacer à vélo ou à pied.

Nous sommes ravis que la majorité soit favorable à l'exigence de n'accorder des fonds de l'UE qu'aux villes de plus de 100 000 habitants qui peuvent présenter un plan de mobilité durable. Nous regrettons que notre proposition visant à introduire une limitation de vitesse générale à 30 km/h, les villes ayant la possibilité de fixer des limitations de vitesse supérieures sur certaines routes conformément au principe de subsidiarité, n'ait pas obtenu de soutien majoritaire. Cette mesure serait non seulement bénéfique pour le climat, mais elle réduirait également le nombre des accidents de la route. Chaque année, 40 000 personnes meurent sur les routes européennes, c'est à dire 40 000 personnes de trop.

Johannes Blokland, *au nom du groupe IND/DEM*. – (DE) Je voudrais tout d'abord remercier M. Savary de notre bonne collaboration. Il a rédigé un bon rapport en étroite collaboration avec les rapports fictifs.

Le rapport précise clairement que la mobilité urbaine est une partie du secteur des transports confrontée à de nombreux défis et possibilités: les défis relatifs aux objectifs européens en matière de climat, à la gestion des encombrements, à la sécurité routière et à la convivialité et les possibilités de développement économique durable et, ce qui a un rapport direct, à la croissance de la navigation fluviale.

Étant donné que ce rapport est excellent et qu'il tient, à juste titre, parfaitement compte du principe de subsidiarité, je voudrais aborder brièvement le lien entre la mobilité urbaine et la navigation fluviale. Le développement économique durable en Europe, notamment dans le domaine des transports et dans les zones urbaines, dépendra largement de l'utilisation de la navigation fluviale. De nombreuses villes européennes possèdent des voies navigables et, par conséquent, elles sont naturellement capables de répondre de manière durable à une demande croissante de transport. Au fond, la progression de la navigation fluviale n'exige pas d'investissements considérables en matière d'infrastructures, elle ne contribue pas à l'encombrement des

villes européennes et n'aggrave pas les problèmes environnementaux et climatiques des villes européennes, à condition que la navigation fluviale emploie des moteurs et du carburant propres. Si la capacité de navigation fluviale est déjà présente dans certaines villes européennes, elle devrait être utilisée et promue.

Par conséquent, l'avenir de la mobilité urbaine est étroitement lié à l'avenir de la navigation fluviale. Je voudrais donc demander à la Commission européenne de veiller particulièrement aux intérêts de la navigation fluviale lorsqu'elle élaborera de nouveaux textes législatifs sur la mobilité urbaine.

Renate Sommer (PPE-DE). – (DE) Monsieur le Président, cela fait très longtemps que nous débattons de la question du transport urbain dans l'UE. Pourquoi exactement? Elle n'est même pas de notre ressort. Une compétence pour cette question a été imaginée au départ parce qu'environ 80 % de la population vit en ville et qu'en raison du changement climatique, nous voulons nous en occuper.

Heureusement, grâce à nos protestations, nous avons pu ramener ces ambitions de la Commission européenne à un plan d'action sur le transport urbain. Je remercie le commissaire Tajani de sa perspicacité. *Subsidere* signifie soutenir plutôt que prescrire, mais bien sûr, en tant qu'Italien, il le sait mieux que moi, qui suis une Allemande qui a passé l'épreuve de latin au baccalauréat.

Ce qui m'importe, avant tout, c'est que notre rapport, le rapport du Parlement, souligne le strict respect des principes de subsidiarité et de proportionnalité. Il est inadmissible d'introduire des mesures législatives au niveau européen en matière de trafic urbain. Nous sommes là pour prendre des mesures de soutien. Il est judicieux de procéder à des brainstormings et d'encourager l'échange des meilleurs pratiques. Nous ne devons pas réinventer la roue. Nos villes ont besoin de solutions sur mesure, mais seuls les acteurs locaux peuvent les mettre en pratique parce qu'eux seuls savent ce qui est nécessaire.

Les municipalités doivent tenir compte de situations très diverses et elles ont donc besoin d'une marge de manœuvre suffisante, en particulier si elles doivent assurer la survie de leurs rues principales. Elles sont essentielles à l'attrait d'une ville. Il est donc important de ne pas exclure les voitures particulières et de se concentrer davantage sur la logistique en ville. Je voudrais donc que la recherche portant sur les moyens logistiques destinés aux commerces de détail des centres villes bénéficie d'un plus large soutien. Cela diminuerait la pression qui pèse sur les villes.

Il est également crucial de tenir compte des changements démographiques. Notre société continue de vieillir. Les exigences en matière de mobilité et de logement sont en évolution. Si nous voulons réduire le trafic, les citoyens doivent pouvoir faire face à leurs besoins quotidiens près de chez eux, ce qui constitue également un défi pour le commerce de détail. Toute autre mesure ferait simplement la promotion la campagne.

Nous n'avons pas besoin d'un observatoire de la mobilité urbaine. Cela serait très onéreux et entraînerait une paperasserie considérable, qui serait tout simplement classée à Bruxelles.

Maria Eleni Koppa (PSE). – (EL) Monsieur le Président, le présent rapport sur la mobilité urbaine est un élément important de la mobilité durable en Europe et fait partie intégrante de la stratégie visant à atteindre une croissance durable et les objectifs de Lisbonne.

Le défi consiste à entreprendre des actions innovatrices et à adopter des mesures législatives qui amélioreront considérablement la qualité de vie des citoyens qui vivent en ville. Il est certain que la vie quotidienne des citoyens européens est devenue bien plus difficile à cause du stress occasionné par les déplacements, les embouteillages, la pollution, le bruit et la dégradation de l'environnement. Il est donc nécessaire de trouver un équilibre entre, d'une part, l'ambition de développer la politique commune des transports en tant que droit à la mobilité et en tant qu'élément essentiel de la croissance économique et, d'autre part, une approche intégrée qui réduira les embouteillages et qui contribuera largement à la lutte contre le changement climatique.

En bref, cela ira dans le sens d'une vie plus humaine. Nous devons concevoir le plus rapidement possible des moyens de transports combinés et fournir aux citoyens des informations sur tous les réseaux de transport urbain, de manière à ce qu'ils soient en mesure de faire des choix.

Je voudrais aussi féliciter le rapporteur pour son très bon et long rapport et demander à la Commission européenne de ne pas gaspiller son temps et ses efforts dans la préparation du plan d'action.

Mieczysław Edmund Janowski (UEN). – (PL) Monsieur le Président, je félicite M. Savary d'avoir traité de ce sujet. Le transport est un problème fondamental dans les zones urbaines. Conformément au principe de subsidiarité, ces questions sont régies par la législation nationale et, plus particulièrement, par la législation locale. Toutefois, il est indispensable de reconnaître l'importance de ce problème et il convient de définir une

aide concrète et une coordination au niveau européen. Cela concerne tant la promotion des bonnes expériences que la diffusion de solutions innovatrices, techniques et organisationnelles.

Un soutien particulier est nécessaire pour les systèmes de transport intelligents des zones urbaines, qui assurent une gestion efficace du trafic, ainsi que la sécurité de celui-ci. À cet égard, il est utile de combiner le potentiel des transports, de la technologie de l'information et des télécommunications. Des solutions multimodales qui associent plusieurs moyens de transport public et qui réduisent les embouteillages dans les centres villes, s'avèrent également nécessaires. J'estime qu'il est essentiel de modifier les modèles de planification urbaine afin que le transport urbain soit convivial et écologique. Je soutiens également l'idée de prévoir un instrument financier particulier pour la mobilité urbaine dans les prochaines perspectives financières.

Rappelons-nous que le rapporteur a souligné que près de 80 % des habitants de l'UE vivent dans des zones urbaines. Ils perdent beaucoup de temps à cause de la mauvaise organisation des transports. Ne perdons pas ce temps-là.

Antonio Tajani, *vice-président de la Commission*. – (IT) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, en réponse à cela, je peux insister une fois encore sur le fait que je me suis engagé à présenter un plan d'action en 2009.

Je suis conscient du sentiment d'urgence ressenti par la majorité des députés, mais comme l'a indiqué M. El Khadraoui, des réticences de nature juridique sont exprimées dans plusieurs institutions européennes, et pas seulement à la Commission, et nous devons les surmonter en convainquant les personnes qui craignent qu'un plan d'action de ce type - je le répète - n'enfreigne le principe de subsidiarité. Je le dis à nouveau, ayant étudié le latin durant de nombreuses années: je connais très bien la signification de ce mot, qui est positif; il signifie «aider».

À la suite du débat que nous avons eu aujourd'hui et après avoir lu le rapport de M. Savary, nous voulons continuer de suivre cette voie. Pour ma part, je n'hésite pas, mais pour atteindre notre objectif, nous devons convaincre beaucoup de monde et je pense que la bonne façon d'y parvenir est d'apporter de solides arguments politiques, techniques ainsi que juridiques. Le texte que le Parlement a rédigé permettra certainement de surmonter les objections formulées, qui, j'en suis convaincu, peuvent être surmontées dans le courant des prochains mois. La Commission apportera donc aux citoyens un plan d'action qui tiendra tout à fait compte du travail que vous avez accompli ces dernières semaines et ces derniers mois.

C'est pourquoi je voudrais encore vous remercier, en répétant mon engagement et mon désir de continuer dans la direction que mon prédécesseur a suivie et que le Parlement européen a choisie, et en souhaitant m'assurer que la décision est soutenue par le plus de monde possible, de manière à rendre le plan plus efficace. Si le plan avait peut-être été adopté quelques semaines plus tôt, mais sans le soutien total de tous les partis, cela n'aurait pas été le moyen le plus efficace d'atteindre les objectifs auxquels nous croyons tous.

Néanmoins, je pense qu'à l'issue de ce débat et après la décision que le Parlement aura prise, nous aurons considérablement progressé et, par conséquent, les demandes que la majorité des députés ont formulées - parce que, même durant le débat, nous avons observé différents sous-entendus à propos du plan d'action - pourront, je le pense, être satisfaites dans les prochains mois.

PRÉSIDENTE DE MME DIANA WALLIS

Vice-présidente

Gilles Savary, *rapporteur*. – Madame la Présidente, mes chers collègues, dans cette discussion, je voudrais évidemment, d'emblée, rassurer M^{me} Sommer. Il y a eu ici beaucoup de législations qui ont concerné les collectivités locales sur la mise en concurrence des *Stadtwerke*, par exemple, sur les obligations de service public dans les transports, sur les directives concernant les marchés publics.

Eh bien, il ne s'agit pas de cela ici. C'est encore beaucoup plus subsidiaire. Il n'est pas question de décider ici qu'une commune, qu'une municipalité ou qu'une zone urbaine fassent une « zone 30 » ou privilégient le chemin de fer. J'ai fait en sorte qu'on ne rentre pas dans ce type de débat.

Ce que je me suis posé comme question, c'est: « Quelle peut être la valeur ajoutée de l'Union européenne? ». D'abord son intérêt à agir. L'Union européenne ne peut pas laisser la question urbaine de côté le même

mois - décembre 2008 – où elle s'assigne, grâce à M^{me} Merkel ou à M. Sarkozy, un plan climat particulièrement ambitieux.

Comment est-ce que l'on peut se lancer dans un plan climat qui dit « trois fois vingt » et dire « je ne m'intéresse pas à la zone urbaine », qui est celle qui influe le plus sur la question climatique?

C'est une question de cohérence politique – cohérence politique européenne – puisque nous avons été d'accord les uns et les autres, et les gouvernements, pour se lancer dans le plan climat. Il y a une légitimité à s'intéresser à l'urbain et on n'y échappera pas, sur les transports comme dans d'autres domaines.

Mais oui, il faut faire en sorte que les communes décident souverainement, elles sont plus près de nous. Mais, ce que nous pouvons faire, c'est faire en sorte qu'elles se rencontrent, qu'il y ait un échange de meilleures pratiques, un échange d'informations.

Faire en sorte qu'on les incite à mettre en place des plans de développement urbain, ce que toutes n'ont pas su faire.

Faire en sorte qu'elles intègrent toutes les dimensions des déplacements: les déplacements doux, les déplacements collectifs, les déplacements par la voie d'eau – M. Blokland a raison –, les déplacements par le chemin de fer.

Faire en sorte qu'elles rendent les transports urbains plus attractifs pour l'utilisateur.

C'est cela que nous cherchons, et c'est la raison pour laquelle nous demandons qu'il y ait un outil financier. Il y a Marco Polo qui incite au transport combiné. Il y a eu les programmes URBAN. Nous avons plusieurs programmes européens qui sont des programmes incitatifs. Nous ne les inventons pas cette fois-ci, cela fait des années que ça dure.

Eh bien, nous devrions avoir, dans les prochaines perspectives financières, sans les augmenter, une réorientation vers les transports urbains. Voilà ce que nous proposons.

Et je dis, pour en terminer – Madame la Présidente, excusez-moi, je suis le rapporteur – à M. Tajani que, si demain nous avons une très large majorité, il devrait pouvoir revenir devant la Commission et lui dire: « Je crois que nous devons faire quelque chose, parce que nous en avons la légitimité et parce que le Parlement n'a pas agi seul ».

(Applaudissements)

La Présidente. – Le débat est clos.

Le vote aura lieu demain.

Déclaration écrite (article 142)

Marian-Jean Marinescu (PPE-DE), par écrit. – (RO) La qualité de vie des citoyens européens dépend directement du caractère plus pratique et écologique du transport urbain. C'est pourquoi il est crucial de rendre les moyens de transport accessibles et de soutenir l'interopérabilité. En même temps, les investissements axés sur ces types de travaux publics constituent un moyen efficace d'investir les fonds prévus dans les plans de relance économique européens et nationaux. Cette approche vise à se concentrer sur les citoyens dans leur double rôle de travailleurs - par la création de nouveaux emplois - et de bénéficiaires des services de transport et de l'amélioration de la qualité de l'environnement.

Cependant, bon nombre d'initiatives et de recommandations européennes relatives à l'amélioration de la mobilité urbaine ont besoin d'une approche intégrée. Le respect du principe de subsidiarité n'exclut pas la nécessité de mettre en œuvre un cadre juridique cohérent et d'instaurer un cadre de référence commun qui inclut, outre les recommandations intégrées, un ensemble complet de bonnes pratiques.

Par conséquent, les autorités locales qui sont directement compétentes dans ce domaine auront l'occasion, et c'est en même temps dans leur intérêt, de renforcer leur coopération avec toutes les parties intéressées par le développement durable du transport au niveau local et régional.

Je demande également à la Commission européenne d'élaborer de toute urgence le plan d'action sur la mobilité urbaine afin d'accélérer l'intégration cohérente de ce secteur dans le réseau européen de transport en général.

Dushana Zdravkova (PPE-DE), par écrit. – (BG) Les technologies et moyens actuels destinés au transport de passagers et de marchandises dans un environnement urbain ont atteint leur limite absolue. En effet, les villes européennes plus petites sont déjà engorgées par le trafic de véhicules. Pour que nous puissions améliorer la qualité de vie de nos concitoyens, nous devons accélérer le développement et la mise en œuvre des recherches et des innovations scientifiques dans le domaine de la mobilité urbaine. Il est tout à fait certain que la concentration des ressources sur la simple extension des infrastructures existantes ne nous permettra pas de surmonter la crise croissante. Nous devons trouver de nouvelles solutions «intelligentes» pour nous attaquer aux problèmes actuels et futurs en matière de transport urbain. C'est pourquoi je me réjouis de la proposition d'élaborer un programme CIVITAS de nouvelle génération, car je pense qu'il est indispensable de se concentrer sur la mise au point d'une technologie de l'information de nouvelle génération pour la gestion du trafic.

L'approche de planification intégrée adoptée il y a quelques années est assez largement utilisée pour l'élaboration de plans urbains destinés à des villes européennes plus grandes.

La création et le financement d'une structure européenne permanente, qui collecte et diffuse les bonnes pratiques dans ce domaine et encourage le dialogue entre les parties intéressées provenant de toutes les régions de l'Union européenne, constitueront un nouveau progrès important dans l'encouragement de la mobilité durable dans les zones urbaines.

19. Plan d'action en faveur des systèmes de transport intelligents - Systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et interfaces avec d'autres modes de transport (débat)

La Présidente. – L'ordre du jour appelle en discussion commune les rapports suivants :

– A6-0227/2009, de M^{me} E. Jensen, au nom de la commission des transports et du tourisme, sur le plan d'action en faveur de systèmes de transport intelligent (2008/2216(INI)) ; et

– A6-0226/2009, de M^{me} E. Jensen, au nom de la commission des transports et du tourisme, sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligent dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (COM(2008)0887 - C6-0512/2008 - 2008/0263(COD)).

Anne E. Jensen, rapporteure. – (DK) Madame la Présidente, je ne suis pas certaine de pouvoir parler avec le même enthousiasme que M. Savary, mais les systèmes de transport intelligent constituent un sujet passionnant. Ainsi, que sont les systèmes de transport intelligent? Eh bien, il n'est pas simple de répondre à la question, car nous parlons de toutes sortes de systèmes différents: des systèmes qui permettent un transport plus sûr, plus efficace et plus écologique, en tirant parti d'informations modernes et de la technologie des communications. Les STI, sigle sous lequel les transports intelligents sont également connus, est donc un terme générique qui englobe différents éléments. Derrière la dénomination STI, on trouve différents éléments aussi divers que le système «eCall», qui génère un appel automatique vers un centre de traitement des appels d'urgence en cas d'accident, les systèmes de télépéage routier, qui sont des systèmes destinés à récolter les taxes routières, ainsi que les systèmes GPS bien connus, dont bon nombre d'entre nous disposent dans leur voiture pour la navigation sur les routes inconnues.

Cependant, les STI disposent de nombreuses autres potentiels inexploités: possibilités de communication entre les véhicules, entre les véhicules et la route et entre les véhicules et le centre de renseignements. Ainsi, pourquoi ne commençons-nous pas simplement par utiliser cette technologie à plus grande échelle, si elle est si performante? Eh bien, nous sommes ici confrontés à la question de ce qui vient en premier, la poule ou l'œuf. La technologie installée dans la voiture capable de communiquer avec un émetteur au sol doit-elle venir en premier? Les constructeurs automobiles sont conscients des possibilités, mais ils ne pourront pas attirer l'investissement dans lesdites technologies si des émetteurs au sol ne sont pas installés d'abord. Les autorités, par ailleurs, ne veulent pas investir dans ce type d'émetteur avant que les voitures soient équipées pour recevoir les signaux. Quelque chose devra toutefois se produire, et nous devons faire bouger les choses.

Dans ce contexte, la Commission a produit le plan d'action en faveur des systèmes de transport intelligent et elle soumis une proposition de directive qui doit favoriser l'utilisation du STI en donnant le coup d'envoi à la normalisation. Nous devons complimenter la Commission à ce sujet. Cette initiative est nécessaire. Les deux rapports sur les systèmes de transport intelligent dont nous allons discuter aujourd'hui, le plan d'action et la directive, sont inextricablement imbriqués. C'est ainsi que ça doit fonctionner, car un plan d'action sans

directive ne peut pas nous donner grand-chose de très nouveau. Bon nombre des éléments inclus dans le plan d'action sont des projets qui sont déjà en cours. Toutefois, ce qui est essentiel, c'est la directive, parce qu'elle va dynamiser la conception de normes importantes au sein de l'Union européenne. Le plan d'action, d'un autre côté, vise à délimiter l'ampleur de la directive et à s'assurer que nous canalisons l'expérience que nous avons acquise grâce à des projets communs en vue de la normalisation.

L'adoption de normes communes, par l'intermédiaire d'un comité européen des STI, s'applique à quatre domaines précis: primo, l'utilisation optimale des données relatives aux routes, au trafic et aux itinéraires; secundo, la continuité des services des STI sur les corridors de transport et dans les agglomérations; tertio, la sécurité routière, et quarto, l'intégration du véhicule dans l'infrastructure des transports. En outre, nous nous occupons également de la question très importante de la sécurité des données. Nous ne voulons pas d'une société «Big Brother», donc la sécurité des données et les droits de la personne doivent être intégrés aux normes dès le début. Les responsabilités et le partage des responsabilités constituent un autre problème de la plus haute importance. Si un problème survient, nous devons pouvoir déterminer où se situe le problème, c'est-à-dire s'il concerne le conducteur, le système de navigation par satellite ou la technologie installée dans le véhicule. Autrement, nous ne progresserons pas davantage. Par conséquent, nous ne sécuriserons pas l'investissement nécessaire.

Je tiens à remercier les rapporteurs fictifs des autres groupes pour leur étroite coopération. Nous avons eu une certaine divergence d'opinion quant au degré d'attention à consacrer aux autres modes de transport routier, mais je pense que nous avons atteint un équilibre entre la garantie de l'utilisation de la technologie des STI dans le transport routier et son interaction avec d'autres modes de transport. Il est possible d'utiliser la technologie de l'information pour effectuer des comparaisons aisées entre les différentes façons de se rendre de A à B et pour avoir un aperçu des options les plus rapides, les plus économiques et les plus écologiques. J'aurais aimé que nous parvenions à un accord rapide à ce sujet avec le Conseil, mais cela n'a pas été possible. La présidence tchèque a très bien travaillé, mais j'espère que la manière dont nous avons renforcé la proposition de la Commission rendra la directive plus acceptable aux yeux du Conseil, car c'est une directive que nous visons.

Antonio Tajani, *vice-président de la Commission*. – (IT) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je voudrais remercier le Parlement, et plus particulièrement la rapporteure, M^{me} Jensen, ainsi que tous les rapporteurs fictifs, pour leur excellent travail et la manière dont ils ont accueilli les propositions de la Commission.

Je suis évidemment heureux des choix réalisés et je prends note des amendements suggérés pour le projet de directive. Par-dessus tout, je suis heureux de voir que le Parlement a confirmé l'importance des systèmes de positionnement par satellite EGNOS et Galileo pour l'application des systèmes de transport intelligent (STI). Je voudrais cependant poser quelques questions au Parlement et essayer de donner des réponses afin d'expliquer pourquoi la Commission a présenté une directive visant à encourager le déploiement des STI et, ensuite, de déterminer si les initiatives locales et nationales dans ce domaine sont suffisantes.

Depuis 1988, la Commission finance des programmes spécifiques de recherche et de développement dans le domaine des systèmes de transport intelligent. Ceux-ci ont donné des résultats incontestablement positifs et ils ont inspiré de nombreuses recommandations. Ces projets de recherche et de développement ont constitué une base importante sur laquelle accomplir des progrès technologiques, coordonner les actions et encourager le déploiement préliminaire, en général, de façon fragmentée.

Il est donc temps maintenant de passer des recommandations aux actions concrètes, afin de récolter les bénéfices de l'application des systèmes de transport intelligent, des bénéfices qui peuvent prendre la forme d'une sécurité routière, d'une diminution des embouteillages et d'une réduction de l'impact du réseau routier sur l'environnement. Tel est le but de ce projet de directive crucial: la promotion de mesures visant à supprimer les obstacles à un déploiement plus large et mieux coordonné des STI.

Je voudrais donner quelques exemples qui contribueront à expliquer pourquoi les stratégies volontaires ou locales ne sont pas toujours suffisantes: aujourd'hui, un transporteur routier qui se déplace entre Barcelone et Francfort est équipé non seulement d'un téléphone mobile et d'un système de navigation à bord, mais aussi d'au moins trois terminaux de télépéage pour les pays qu'il doit traverser, ou pour éviter de passer par des zones résidentielles. En 2001, la Commission a recommandé que les États membres publient des informations détaillées sur les types de routes au sein du réseau et dans les zones à circulation limitée. Malheureusement, nous n'avons vu que quelques autorités locales ou nationales se saisir de cette recommandation. En définitive, ce qu'il se passe, c'est que les chauffeurs disposant de systèmes de navigation

utilisent la totalité du réseau routier, et bien trop souvent les poids lourds sont dirigés vers des routes tout à fait inappropriées ou des itinéraires dangereux, par exemple à proximité d'écoles ou sur des routes très pentues.

La nouvelle directive donnera la possibilité d'adopter les mesures nécessaires pour éviter de telles situations, ce qui réduira ainsi tous les problèmes que nous avons évoqués. La Commission attend un accord entre le Parlement et le Conseil sur le projet de directive; celui-ci représente un outil essentiel pour la mise en œuvre du plan d'action.

Nous travaillerons en étroite collaboration, tant avec vous qu'avec le Conseil, pour parvenir à un accord aussi vite que possible, et j'espère que la réunion informelle du Conseil qui se tiendra à Litoměřice, en République Tchèque, la semaine prochaine – les STI y sont à l'ordre du jour – y contribuera. M^{me} Jensen a été invitée et donc elle y participera, je crois, ne serait-ce que de façon non officielle, mais le fait est que nous pourrons comparer les positions de la Commission, du Parlement et du Conseil afin d'essayer d'accélérer ce qui sera, je l'espère, un accord facile, de sorte que nous puissions donner une réponse pratique aux citoyens et approuver un texte commun dès que possible.

Giovanni Robusti, *rapporteur pour avis de la commission du développement régional.* – (IT) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, j'ai suivi le plan relatif aux STI en tant que rapporteur pour avis de la commission du développement régional. L'avis de notre commission, adopté à l'unanimité, a été largement reproduit par la commission des transports et du tourisme, dans un esprit de coopération que nous avons réussi à atteindre dans la création de projets à long terme. Je tiens à remercier tous ceux qui ont apporté leur travail et leurs idées.

Nous avons tous essayé d'éviter les mots longs et autoritaires qui caractérisent trop souvent les déclarations de principe. Nous avons essayé de faire valoir le fait que nous ne discutons pas du nombre ou du choix des routes à planifier, mais que nous regardions simplement comment nous pouvons avancer de façon plus coordonnée, plus sûre, plus conviviale, plus écologique et donc plus intelligente, ce qui n'est quand même pas rien en soi. Nous avons essayé de démontrer le rôle de la technologie, de la sécurité, des zones périphériques, des voies navigables et, plus important encore, de la coordination avec le Fonds structurel, de manière à ce que les calendriers et les cibles prévues soient cohérents et coordonnés. Nous avons essayé de définir un rôle de plus en plus important pour la sécurité et la gestion intégrée, pas seulement en matière de transport, mais surtout pour toutes les personnes transportées. Je crois que nous avons réussi à fournir une approche cohérente et convaincante.

J'espère maintenant deux choses: que la Commission ne va pas simplement «prendre note» et s'en aller ensuite dans n'importe quelle direction selon son bon vouloir au moment de prendre des décisions opérationnelles, et que les stratégies opérationnelles présentées dans le plan vont constituer la base des choix de tous les autres programmeurs d'activités connexes. Trop souvent, nous avons eu recours à des boules de cristal et nous y avons vu une multitude de plans merveilleux, mais chacun d'entre eux est impénétrable jusqu'au suivant.

Il serait décevant que nous devions continuer à financer des routes après avoir décidé qu'il doit y avoir moins de trafic. Il serait décevant de continuer à financer des véhicules conçus sans égard pour l'interconnexion ou la sécurité passive, ni pour la consommation non seulement de carburant mais encore de l'environnement. Il serait décevant qu'ensemble nous décidions de suivre une voie et que l'argent et les ressources dont nous sommes responsables finissent sur une autre, dépensés sans coordination en matière de temps.

Etelka Barsi-Pataky, *au nom du groupe PPE-DE.* – (HU) Madame la Présidente, le groupe du parti populaire européen (démocrates-chrétiens) et des démocrates européens est d'avis qu'un des piliers les plus importants de la politique européenne des transports est la technologie des transports intelligents. Il y a deux ans, lorsque nous avons discuté de cette affaire ici au Parlement au cours de l'examen à mi-parcours du Livre blanc sur les transports, dont j'étais la rapporteure, nous avons défini comme l'un des objectifs clefs le déploiement de technologies intelligentes en tant qu'outil destiné à nous aider à améliorer l'efficacité sur nos routes et à relever le niveau des services. Mais ces évolutions intelligentes, qui rendront nos routes plus sûres et le transport routier plus écologique, existent déjà actuellement.

Toutefois, afin de veiller au déploiement de nos évolutions technologiques, nous avons besoin de ce plan d'action et de cette directive. J'ai suggéré dans le règlement que nous définissions un niveau minimal pour les applications intelligentes, de sorte que nous puissions au moins fournir ce niveau minimal à notre réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Ces applications soutiendront alors l'efficacité et la sécurité. Nous attendons évidemment les propositions de financement de la part de la Commission pour les solutions parmi

les solutions intelligentes qui ne seront pas mises en œuvre à l'aide d'un financement privé. En parallèle, nous attendons également des propositions de la part de la Commission concernant la manière dont le trafic traversant les frontières extérieures peut être adapté sans heurts à l'infrastructure intelligente de l'Europe que nous espérons. Dans le contexte de la directive, la Commission européenne s'est vue accorder un degré de confiance inhabituellement élevé, compte tenu du fait que la directive est une directive-cadre. C'est la raison pour laquelle il est important que le Parlement participe, dans le cadre des procédures de comitologie, à l'élaboration du règlement d'exécution.

Madame la Présidente, nous avons voté aujourd'hui concernant l'examen du Livre vert sur l'avenir de la politique RTE-T. Nous pouvons être sûrs que l'avenir du réseau RTE-T en Europe repose sur les transports intelligents. Merci beaucoup.

Silvia-Adriana Țicău, au nom du groupe PSE. – (RO) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, Mesdames et Messieurs, je voudrais commencer par féliciter M^{me} Jensen pour la qualité du travail qu'elle a accompli ainsi que pour ses deux rapports.

Les systèmes de transport intelligent sont des applications visant à offrir des services novateurs en matière de modes de transport et de gestion du trafic; de même, ils permettent à différents utilisateurs d'être mieux informés et de faire une utilisation plus sûre, mieux coordonnée et «plus futée» des réseaux de transport. Toutefois, je pense qu'il est important que les systèmes de transport intelligent concernent tous les types de transports et pas seulement le transport urbain, raison pour laquelle j'ai apporté des amendements avec cette idée à l'esprit. De plus, le transport urbain et la mobilité urbaine s'inscrivent pleinement dans le développement urbain. Je suis donc contente que notre collègue de la commission du développement régional soit avec nous dans l'hémicycle. Je pense qu'il est important que l'utilisation des systèmes de transport intelligent puisse apporter une contribution efficace à la diminution de la consommation de carburant et, par extension, à l'amélioration de la qualité de l'air dans les villes et à la fluidité du trafic.

Je pense qu'il est important d'informer les passagers, de protéger les données à caractère personnel et, bien sûr, de veiller à ce que les données soient anonymes de manière à pouvoir protéger les utilisateurs. Dernière chose, mais pas la moins importante, j'estime qu'il s'agit d'un pas en avant, mais des investissements majeurs sont requis dans ce secteur.

Sepp Kustatscher, au nom du groupe des Verts/ALE. – (DE) Madame la Présidente, en principe, on ne peut qu'être d'accord avec l'objectif général de la directive. De meilleurs systèmes d'informations pour les voyageurs et les exploitants d'infrastructures routières, par exemple en vue de réduire les accidents de la route et de rendre les transports plus économiques et plus efficaces, il s'agit manifestement d'une bonne idée, tout comme l'installation de collecte de données relatives à l'environnement. Toutefois, j'ai trois inquiétudes majeures.

D'abord, la foi en la technologie dite de pointe incite facilement les gens à déléguer leurs responsabilités aux machines et aux instruments.

Ensuite, le danger d'utilisation abusive de l'ensemble des données recueillies est de plus en plus grand. La vie privée des gens est de plus en plus en danger.

Enfin, cette directive est trop axée sur les automobiles. L'interopérabilité avec d'autres systèmes de transports, notamment les transports publics, serait beaucoup plus importante que le jeu complexe du chat et de la souris que l'industrie essaie de jouer avec nous.

Dieter-Lebrecht Koch (PPE-DE). – (DE) Madame la Présidente, je soutiens sans réserve le but de la Commission concernant la création d'un cadre juridique pour l'introduction et l'utilisation coordonnée de systèmes de transport intelligent dans le domaine du transport routier. Ma lutte personnelle de longue date pour l'introduction massive du système eCall, le système d'appel d'urgence embarqué, me fait réaliser l'urgence de la situation de manière presque quotidienne, et les systèmes de transport intelligent peuvent accomplir tellement plus de choses. Ils contribuent à la durabilité de l'environnement, à l'amélioration de l'efficacité, au renforcement de la sécurité et à la compétitivité non discriminatoire du transport de passagers et de marchandises sur les réseaux routiers. Ils encouragent aussi les transports combinés, notamment en concevant des interactions avec d'autres modes de transport tels que les voies ferrées, navigables et aériennes, qui ont commencé à incorporer les systèmes de transport intelligent il y a longtemps.

Tout ceci ne peut être accompli par les États membres seuls; cet accomplissement doit être une tâche communautaire. Les systèmes de transport intelligent basés sur les normes et les spécifications sous-jacentes minimales et obligatoires à l'échelle européenne améliorent l'environnement en matière d'innovation et

permettent une planification de la sécurité, surtout pour les petites et moyennes entreprises. Je salue en particulier la plate-forme prévue ouverte et intégrée aux véhicules pour les services de transport intelligent.

Le plan d'action comprend au moins un calendrier pour l'introduction de systèmes individuels a) pour la sécurité du transport routier, comme les contrôles dynamiques de stabilité (ESP) et le système eCall; b) pour la continuité de la gestion du trafic – par exemple, les informations sur les taxes d'encombrement et la gestion du stationnement réduisent le nombre de voitures tournant en rond à la recherche d'une place de parking – c) pour utiliser les données relatives aux routes, au trafic et aux itinéraires en temps réel, lesquelles constitueront un atout tant pour les chauffeurs de poids lourds professionnels que pour tout autre usager de la route.

La directive définit des exigences détaillées pour l'introduction obligatoire et coordonnée de systèmes de transport intelligent normalisés dans toute l'Union et leur application dans les États membres. Elle protège également l'utilisation des données personnelles. Attention, l'introduction de systèmes de transport intelligent coûtera énormément d'argent, car les infrastructures et les véhicules devront être munis de la technologie de l'information et de la communication nécessaire. Nous en savons encore trop peu pour déterminer si les utilisateurs potentiels vont accepter ou être en mesure de payer.

Gilles Savary (PSE). - Madame la Présidente, je voudrais d'abord remercier M^{me} Jensen de son travail toujours remarquable, parce qu'il est très ouvert et très attentif à l'ensemble des opinions.

Je voudrais d'abord dire que, derrière les systèmes de transport intelligent, il y a quand même des crédits européens et que j'ai été un peu stupéfait de constater combien ils étaient presque essentiellement orientés vers l'automobile.

Je crois que l'automobile a, évidemment, ses vertus; c'est un secteur économique extrêmement puissant en Europe. Mais je pense que nous avons besoin de mettre de l'intelligence dans tous les modes de transport.

Je ne néglige pas le fait qu'il y ait l'ERTMS pour le chemin de fer, SESAR, GALILEO, mais il manque, à mon avis, une approche orientée vers l'usager en ce qui concerne l'information de l'usager, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et la façon dont on peut adapter aujourd'hui les véhicules urbains, la mise en place d'un véhicule urbain économe en matière énergétique, la sécurité dans les transports, notamment dans les transports collectifs, qui est un sujet tout à fait important, l'information de l'usager, les billettiques, qui souvent mériteraient des avancées considérables.

Donc, je pense qu'il faudrait que l'on diversifie quand même les moyens dans les années à venir. En particulier, je voudrais qu'on fasse attention au respect des données personnelles; il faut éviter que l'on ne se retrouve dans le 1984 d'Orwell, que l'on ne coure après le mirage du remplacement intégral de l'homme par la machine. On a vu ce qu'il s'est passé sur l'Hudson cet hiver: s'il n'y avait pas eu de pilote, on aurait sans doute eu une mécanique qui n'aurait pu redresser l'avion. Enfin, je pense qu'il faut que l'on privilégie également d'autres modes que les modes automobiles.

Sous ces réserves, je suis d'accord avec le rapport qui a été présenté.

Zita Gurmai (PSE). – (HU) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, Mesdames et Messieurs, l'introduction de systèmes de transport intelligent offre de nombreux avantages évidents. Ceux-ci rendront le transport en Europe plus sûr et plus efficace, tout en favorisant la protection de l'environnement et l'efficacité énergétique. Nous devons aussi reconnaître le plan d'action de la Commission ainsi que les délais clairs qui ont été fixés. J'estime aussi qu'il est important que lorsque les systèmes seront mis en place, les aspects liés à la compatibilité, à la cohérence et à la réglementation soient également appliqués. En ce qui concerne les consommateurs, en dehors de l'abordabilité, ils doivent aussi pouvoir effectuer un choix libre et des lois pertinentes doivent être introduites afin de garantir qu'il n'y a aucune possibilité d'utilisation abusive des données confidentielles des personnes. Un système intelligent logique et de haut niveau doit être mis en place qui doit pouvoir être encore perfectionné et mettre en œuvre de nouvelles avancées technologiques de manière efficace. Il en va de notre intérêt à tous de faire de ce système une réalité. En même temps, il est aussi extrêmement important pour l'industrie automobile européenne que nous continuions à progresser. Je tiens à remercier la rapporteure pour son travail.

Den Dover (PPE-DE). - (EN) Madame la Présidente, je m'exprime ici en tant qu'ingénieur civil, et mon fils a une entreprise de surveillance des transports qui couvre tout le Royaume-Uni.

Ce sujet est extrêmement important, parce que, à partir de l'Europe, nous pouvons faire en sorte que les dernières technologies exercent une influence positive sur l'utilité et l'efficacité du transport routier sous

toutes ses formes. C'est un secteur où la croissance est importante année après année. Même en période de récession, nous prévoyons quelque chose comme 55 % d'augmentation entre aujourd'hui et 2020 pour le fret et 35 % pour les voitures particulières, etc., et avec cela, bien sûr, les augmentations en matière d'énergie.

Si souvent, en tant que députés élus, nous parcourons nos circonscriptions et nous nous retrouvons dans des embouteillages, et si souvent nous devons passer des coups de fil pour connaître la situation en amont! Nous avons besoin de davantage de données sur les pare-brise de manière à pouvoir nous charger nous-mêmes de notre salut de manière plus efficace et plus efficiente.

Je souhaite beaucoup de succès à M^{me} Jensen et au commissaire.

Antonio Tajani, *vice-président de la Commission*. – (IT) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les députés, je crois que nous devrions regarder l'avenir avec optimisme, car en ce qui concerne l'approbation de la directive, je crois qu'outre la forte coopération de la part de la présidence tchèque, il existe une volonté de la présidence suédoise de conclure un accord positif entre la Commission, le Parlement et le Conseil. Par conséquent, ceci me donne de l'espoir, et je pense que ça pourrait même inspirer au Parlement demain un vote en faveur des textes dont nous débattons.

Je voudrais répondre à certaines des remarques émises et rassurer M^{me} Țicău quant à nos objectifs: en commençant par un plan d'action et une directive qui étudie le système de transports de manière générique, de ce point de vue, nous étudions alors la dimension urbaine et nous nous concentrons dessus, mais nous devons d'abord prendre en compte le général afin d'en venir au spécifique.

J'ai également voulu répondre à M. Kustatscher au sujet du secteur routier et d'autres systèmes de transports. Actuellement, il n'existe aucun cadre européen cohérent pour le déploiement et l'utilisation de systèmes de transport intelligent (STI) dans le secteur routier, tandis que pour d'autres modes de transport, comme M. Savary l'a indiqué, des plans précis ont été créés: SESAR, le système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien, RIS pour le transport fluvial et VTMS pour le transport maritime, sans oublier le système ERTMS pour le transport ferroviaire. Le plan d'action sur les STI concerne donc principalement le secteur routier, mais il comprend également des actions et des initiatives précises visant à assurer et à améliorer l'interconnexion du transport routier avec d'autres modes de transport au moyen des interactions appropriées.

Je tenais à mentionner, surtout à l'intention de M. Savary, que manifestement le plan d'action sur les STI incorpore non seulement des mesures pour les chauffeurs âgés, mais aussi pour les usagers de la route définis comme «vulnérables», à savoir les cyclistes et les piétons. Celles-ci, entre autres, figurent dans la liste des mesures qui peuvent être adoptées par la commission pour les systèmes de transport intelligent définis dans la directive. Plus précisément, elles traitent de la question des STI par rapport à la sécurité des usagers, comme par exemple dans le cas des signes intelligents pour les malvoyants.

Devant ces faits, avec une directive nous pouvons introduire certaines règles, mais le problème concerne également l'intelligence des conducteurs. Il ne suffit pas de disposer de systèmes intelligents, nous devons aussi nous assurer que quiconque assis au volant d'une voiture ou d'un camion, ou qui conduit une mobylette ou une bicyclette, fait preuve d'intelligence. Malheureusement, ce n'est pas le genre de problème qui peut être réglé par une directive, un règlement ou un plan d'action. Nous devons simplement utiliser des règles valables pour persuader les citoyens européens de se servir de leur intelligence et de ne pas consommer d'alcool ou de drogue lorsqu'ils prennent la route.

Anne E. Jensen, *rapporteuse*. – (DK) Madame la Présidente, je pense que le commissaire Tajani vient de mettre le doigt dessus, car c'est précisément de cela que nous parlons. Nous devons faire en sorte que les conducteurs agissent plus intelligemment. Nous en avons discuté en long et en large et M. Kustatscher a également dit à maintes reprises que, plutôt que de permettre à ces systèmes de nous laisser nous comporter encore plus stupidement, nous devons veiller à ce qu'ils nous aident vraiment à être mieux informés et à agir plus sagement. C'est très important. De même, je pense qu'il est important que nous gardions à l'esprit l'exemple d'un camion parcourant l'Europe en long et en large – à l'heure actuelle, nous avons des chauffeurs de poids lourds qui se plaignent du fait que, très bientôt, ils ne pourront plus voir le pare-brise à cause de tous les gadgets dont ils ont besoin pour communiquer avec les systèmes de télépéage routier et de tarification routière, et les autres systèmes d'information. Nous avons besoin d'une plate-forme commune, de manière à ce que les données transmises à l'ordinateur soient acheminées au chauffeur de poids lourd dans sa propre langue. Les possibilités sont là. Il y a en fait un nombre incroyable de bonnes possibilités.

Nous avons aussi passé du temps à discuter du montant de financement à y consacrer. Nous comprenons que celui-ci va se chiffrer à environ 300 millions d'euros, dont une grande partie sera canalisée vers EasyWay – d'abord et avant tout par la Commission. Je pourrais mentionner que dans mon propre pays, le Danemark, nous venons d'adopter un plan destiné à affecter 40 millions d'euros aux STI au cours des cinq prochaines années. Quarante millions d'euros constituent une importante somme d'argent pour un petit pays comptant 5 millions d'habitants, mais cette somme nous permettra en fait de réaliser des progrès assez importants. Dès lors, je pense que si nous commençons à étudier les différents États membres, il est possible d'obtenir une certaine perspective à cet égard. Il s'agit exactement du type d'élément dont nous avons besoin pour démarrer et j'espère que ce sujet sera inclus dans l'ordre du jour des ministres des transports lorsque nous nous rassemblerons pour la réunion le 29.

En conclusion, je voudrais dire quelques mots au sujet des amendements: nous disposons d'un appui considérable pour cette proposition de directive et de seulement quatre amendements au rapport en suspens pour demain. Personnellement, je suis en faveur de l'amendement 57 déposé par le groupe socialiste et de l'amendement 59 déposé par les Verts, mais je m'oppose aux amendements 58 et 60. Je pense que le fait que nous avons si peu d'amendements prouve la force du soutien du Parlement à cet égard. Donc, Monsieur Tajani, vous avez démarré avec un solide mandat de négociation.

La Présidente. – Le débat est clos.

Le vote aura lieu demain.

Déclarations écrites (article 142)

Mieczysław Edmund Janowski (UEN), par écrit. – (PL) Le jour et l'époque exigent une adaptation rapide des transports à la croissance exponentielle de leur utilisation et des attentes de la société. Je pense donc que l'introduction de systèmes de transport intelligent (STI) est extrêmement utile. Nous devons prendre conscience du fait que l'état actuel des affaires en matière de transport routier est très inquiétant. Celui-ci est illustré par les statistiques suivantes:

- le nombre de décès sur les routes dans l'UE en 2006 était d'environ 43 000, dont environ 5 500 en Pologne;
- le coût annuel de l'encombrement du trafic sur les routes dans l'UE est d'environ 1 % du PIB;
- les émissions de CO₂ causées par le transport routier représentent environ 70 % du total des émissions de CO₂ liées aux transports.

Les précautions suivantes sont dès lors nécessaires:

l'utilisation optimale des routes et des données relatives au trafic sur les routes;

la continuité et la fiabilité des services de STI dans les corridors de transport et les agglomérations en Europe;

l'utilisation extensive dans les grandes zones urbaines d'applications télématiques combinant les problèmes de transport avec les technologies de l'information et les télécommunications;

l'introduction rapide et harmonisée d'applications renforçant la sécurité du trafic routier, notamment le système eCall, les systèmes avancés d'aide au conducteur (ADAS) et d'autres applications;

une meilleure intégration de l'infrastructure des transports avec les véhicules et entre les véhicules;

une coordination à l'échelle européenne, en utilisant l'expérience et les bonnes pratiques des pays principaux.

Essayons donc de mettre en œuvre les STI à travers l'Union, pour l'ensemble des moyens de transport et l'ensemble des passagers, et pour l'ensemble des transports publics et privés.

20. Programme Marco Polo II (débat)

La Présidente. – L'ordre du jour appelle le rapport (A6-0217/2009) de M. Stockmann, au nom de la commission des transports et du tourisme, sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1692/2006 du Parlement européen et du Conseil établissant le deuxième programme « Marco Polo » pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (« Marco Polo II ») (COM(2008)0847 - C6-0482/2008 - 2008/0239(COD)).

Ulrich Stockmann, rapporteur. – (DE) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, le déplacement des marchandises du transport routier au transport ferroviaire et aux voies navigables internes ou au transport maritime à courte distance est un thème lent dans nos débats sur les transports depuis des décennies. Aujourd'hui, dans le contexte du débat sur le climat, ce débat a naturellement pris une nouvelle importance.

Entre-temps, nous sommes parvenus à ce changement par l'intermédiaire de diverses approches et instruments politiques. Toutefois, si nous l'examinons attentivement, le trafic est très difficile à modifier dans la pratique et le passage d'un moyen de transport à l'autre n'a lieu que dans de très rares cas.

D'abord, parce que les connexions entre les modes de transport ne sont toujours pas suffisamment harmonisées, ensuite, parce que les voies ferroviaires et navigables intérieures ne sont toujours pas suffisamment installées en tant que prestataires de services européens; enfin, parce que manifestement les formes de transports écologiques ne peuvent fournir un service de porte-à-porte par essence.

Toutes ces difficultés sont encore exacerbées par la récession actuelle, car les prix du transport routier de marchandises se sont effondrés. Le programme Marco Polo II a également ressenti l'impact de tous ces problèmes. C'est la raison pour laquelle les décideurs politiques en matière de transports sont intéressés par une solution de toute urgence, car notre objectif exprimé, à savoir que Marco Polo contribue à déplacer vers d'autres moyens de transport 60 % de l'augmentation du trafic des marchandises sur les routes se trouve aujourd'hui bien loin de nous. Il faut donc que nous changions de cap avant la fin de cette législature et nous avons trouvé pour cela un compromis des plus raisonnables.

Que va-t-il se passer? D'abord, la Commission a enjoint à un organisme de reprendre l'administration du programme et de simplifier la procédure d'administration avant même que ce règlement n'ait été proposé. C'est logique. Nous avons trouvé et négocié ensemble toute une série de points dans le compromis afin de rendre le programme plus attrayant. D'abord, le seuil pour les «autoroutes de la mer» a reculé et est passé de 250 à 200 millions de tonnes-kilomètres par an; ensuite, le seuil pour les projets de déplacement du trafic a lui aussi reculé et est passé de 80 à 60 millions de tonnes-kilomètres. Il en a été de même pour le seuil des projets relatifs aux voies navigables intérieures, pour lequel le Parlement a fait voter une réduction de 17 à 13 millions de tonnes-kilomètres. Nous avons aussi augmenté le niveau de financement admissible pour les infrastructures supplémentaires en le faisant passer de 10 % à 20 %. C'est logique. Finalement, nous avons fait valoir avec succès que les crises économiques telles que celle que nous connaissons à présent peuvent également être invoquées pour la prolongation de la durée des contrats.

Ainsi, nous avons considérablement augmenté le caractère attrayant du programme. Ce compromis que nous avons atteint a aussi vu le jour grâce à un degré élevé de consensus entre tous les députés, qui ont mis de côté les considérations justifiables et le débat fondamental à ce stade, dans le but de faire redémarrer le programme rapidement. C'est la raison pour laquelle, avant que la Commission ne fasse une proposition de programme Marco Polo III, nous avons vraiment besoin d'un débat général, de manière à pouvoir réintroduire tous les points qui sont nécessaires à notre future orientation. De plus, nous voulons naturellement savoir de quelle manière l'ajustement auquel nous avons procédé va maintenant fonctionner. Ceci est l'objet du vote et j'espère que j'aurai votre appui demain.

Antonio Tajani, vice-président de la Commission. – (IT) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les députés, je tiens à remercier M. Stockmann pour le travail qu'il a accompli. Depuis 2003, le programme Marco Polo vise à créer un système de transports plus viable en Europe en transférant une partie importante de l'augmentation annuelle du transport routier de marchandises vers d'autres modes de transport plus écologiques comme les voies navigables intérieures, le transport ferroviaire et le transport maritime à courte distance. Le premier programme Marco Polo, qui visait à transférer 48 milliards de tonnes-kilomètres des routes en quatre ans, a pris fin en 2006, même si l'évaluation externe a montré que seuls 64 % de ce chiffre avaient été atteints.

L'expérience acquise avec le second programme Marco Polo montre malheureusement que celui-ci ne devient pas plus efficace et que l'Europe n'utilise pas pleinement cet outil important pour parvenir à un système de transports plus adapté à l'évolution du marché. L'an dernier, j'ai envoyé une multitude de lettres à tous les ministres des transports de l'Union européenne, en les exhortant à utiliser Marco Polo.

Je crois donc – et on dirait que le Parlement partage mon avis – que le moment est venu d'amender le règlement, pour modifier les règles d'accès à ce projet ou programme qui doit octroyer des fonds qui ne sont pas toujours utilisés. Nous avançons clairement dans la bonne direction, car nous essayons d'aider les petites et moyennes entreprises à bénéficier d'un projet communautaire. Jusqu'à présent, les PME ont fait face à bon nombre de difficultés pour accéder aux fonds européens octroyés par l'intermédiaire du programme Marco Polo.

Le message que nous transmettons aujourd'hui ne s'adresse pas seulement à ceux qui utilisent Marco Polo. Il est, je crois, une invitation à amender de nombreux règlements européens, puisqu'il en va de même pour d'autres secteurs et pour les règlements nationaux concernant les fonds européens. Ces règlements ne sont pas toujours rédigés pour être faciles d'accès. Ce problème est bien réel dans tous les États membres, et je souhaite insister encore une fois sur le fait qu'il concerne non seulement nos règlements, mais aussi les règlements nationaux qui concernent les fonds européens.

J'ai donc l'impression que nous ne travaillons pas seulement aujourd'hui sur le programme Marco Polo, mais que nous envoyons plutôt un message visant à bien légiférer au profit des citoyens et sur la simplification de l'accès aux projets communautaires. Je pense donc, bien sûr, que le travail de M. Stockmann mérite un soutien et que le texte proposé doit être adopté, afin que le Parlement, je le répète, puisse faire passer un message positif demain à l'Union européenne tout entière.

Permettez-moi de dire une fois de plus que ce n'est pas une affaire qui concerne seulement Marco Polo; cette question est beaucoup plus vaste. En commençant par Marco Polo, je crois que nous rendrons service à d'autres secteurs qui sont particulièrement conscients de l'utilisation des fonds communautaires et de l'adoption des différents programmes offerts par la Commission aux 27 États membres de l'Union et à leurs entreprises.

Anne E. Jensen, *rapporteuse pour avis de la commission des budgets*. – (DK) Madame la Présidente, lorsque la commission des budgets a décidé de faire une déclaration sur le programme Marco Polo, sa raison de faire cette déclaration était qu'elle avait éprouvé des difficultés à s'assurer que le financement était utilisé aux fins prévues. Dès lors, nous saluons le fait que des mesures aient désormais été prises. La Commission mérite des félicitations pour ces progrès. Nous tentons de simplifier l'administration et de renforcer les règles afin de faciliter l'utilisation du financement aux fins prévues. En réponse, nous nous sommes entendus à la commission des budgets sur le fait que si nous ne parvenions pas à mettre le programme en œuvre, si nous ne parvenions pas à nous assurer que le financement est utilisé aux fins prévues, nous devrions reconsidérer l'octroi d'une telle somme d'argent à Marco Polo et prévoir la réorientation d'une partie du financement vers d'autres programmes dans lesquels les fonds seront mieux utilisés. Évidemment, nous devons mener à bien une révision à mi-parcours du budget après les élections de 2010 et l'une des choses que nous devons manifester mettre en place à ce moment-là sera une évaluation visant à déterminer quels sont les programmes qui fonctionnent et ceux qui ne fonctionnent pas. Là où nous constaterons des besoins plus profonds, nous retirerons bien sûr l'argent affecté aux projets dans lesquels il ne peut être utilisé et nous le réaffecterons à d'autres besoins, afin qu'il ne soit pas simplement gaspillé comme une subvention.

Dieter-Lebrecht Koch, *au nom du groupe PPE-DE*. – (DE) Madame la Présidente, la plénière votera demain sur le programme Marco Polo afin d'améliorer la performance environnementale du transport de marchandises. Marco Polo II propose une amélioration de la planification de la sécurité, car il est prévu pour fonctionner jusqu'au 31 décembre 2013. Il a un budget de 450 millions d'euros. Les seuils d'admissibilité pour les projets proposés doivent être diminués par rapport à Marco Polo I et ils équivalent à l'utilisation des petites et moyennes entreprises. Je suis particulièrement reconnaissant à la rapporteure à cet égard. À la lumière de la situation financière actuelle de nombreuses PME, il s'agit d'une politique très favorable aux citoyens à laquelle je puis accorder un soutien sans réserve.

Le programme se fonde sur le transfert du trafic et sur la réduction de la congestion du réseau routier. Il renforcera également les transports combinés et contribuera ainsi à un système de transports efficace et durable. Avec un vote positif, que je préconise pour demain, la procédure législative sera close en première lecture.

Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk, *au nom du groupe UEN*. – (PL) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, au nom du groupe Union pour l'Europe des Nations, je voudrais attirer votre attention sur les affaires suivantes.

Malgré des objectifs louables comme la réduction de la congestion du réseau routier, la réduction des effets du transport routier sur l'environnement et la préférence accordée au transport maritime à courte distance, au transport ferroviaire, aux voies navigables intérieures ou à une combinaison de modes de transport pour le transport de marchandises, à peine la moitié des moyens financiers disponibles pour la réalisation du programme Marco Polo est utilisée chaque année et 60 % seulement des activités planifiées du programme sont exécutés.

Les propositions de la Commission européenne visant la simplification du programme doivent donc être soutenues, et plus précisément les points suivants: la participation au programme des petites entreprises et

des entreprises individuelles sans obligation de former un consortium, une réduction claire du seuil de tonnes-kilomètres exigé pour l'admissibilité au programme, l'augmentation de l'intensité de financement par l'augmentation de l'aide financière, qui est passée d'un à deux euros par 500 tonnes-kilomètres de transport de marchandises transférées, la simplification des procédures d'octroi d'une aide financière. J'ose espérer que toutes ces mesures contribueront à faire en sorte que les moyens financiers mis à disposition dans le programme seront utilisés de manière optimale.

Johannes Blokland, *au nom du groupe IND/DEM.* – (NL) Ce soir, nous discutons des modifications du programme Marco Polo II. Je suis redevable à la Commission européenne pour ses propositions de diminution des seuils pour ce financement et je suis heureux que M. Stockmann ait adopté ces propositions avec le dynamisme nécessaire. La réduction supplémentaire du seuil pour la navigation intérieure, en particulier, peut compter sur mon soutien.

Néanmoins, il y a un problème. Cette réduction n'est pas suffisante. À la commission des transports et du tourisme, M^{me} Wortmann-Kool et moi avons remédié à cette erreur. Je regrette que malgré cela M. Stockmann juge notre amendement – numéro 24 – peu souhaitable. Je sais qu'en fin de compte, c'est un fervent défenseur de la navigation intérieure et j'avais espéré qu'il serait d'accord sur lesdits amendements. Après tout, le seuil proposé par la Commission est encore beaucoup trop élevé pour le petit entrepreneur qu'est le négociant en navigation sur canaux, presque par définition. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi les autres institutions souhaitent trouver des failles dans l'amendement 24.

Nous disposons d'un financement bien approvisionné pour le transport durable. La navigation intérieure est de loin la modalité la plus propre. Pourquoi ne diminuons-nous pas davantage le seuil pour ce secteur? D'après moi, la Commission européenne craint que de telles propositions incitent quelques États membres au Conseil à demander des réductions dans d'autres domaines. Je voudrais demander à la Commission européenne d'être ferme et de reconnaître ouvertement devant cette Assemblée l'importance de la navigation intérieure en tant que mode de transport le plus propre.

Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (PPE-DE). – (EL) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, Mesdames et Messieurs, nous allons investir 400 millions d'euros dans le programme Marco Polo II jusqu'en 2013. Nous avons un grand nombre d'espoirs et de perspectives pour un système de transports plus efficace et plus viable qui garantira la valeur ajoutée de l'environnement dans l'Union européenne, tout en combinant en même temps la cohésion économique, sociale et territoriale.

Les résultats de l'appel à propositions pour le programme Marco Polo II publié en 2008 et les conclusions de l'évaluation du premier programme Marco Polo ont montré que ce programme peut entraîner un changement perceptible en matière de transport. Toutefois, il est fort probable que l'objectif présenté dans son fondement juridique, à savoir la prévention de l'encombrement du trafic ou le déplacement d'une partie importante de la croissance mondiale prévue pour le transport routier international de marchandises en Europe, ne soit pas atteint.

Pour que le programme atteigne ses objectifs, il faut que Marco Polo II devienne plus attrayant. Le fondement juridique doit être modifié et les procédures de vérification doivent être plus simples et plus claires. En outre, les conditions et exigences en matière de financement doivent être ajustées au but réel et les modifications doivent être opérées aussi rapidement que possible pour assurer le meilleur effet possible.

Au Parlement européen, nous soutenons et espérons un accès plus facile au programme pour les petites entreprises, des seuils plus bas et plus simples pour l'admissibilité des projets ainsi qu'une augmentation des subventions; en d'autres termes, un programme plus fonctionnel et efficace directement.

Ces modifications et ajustements peuvent être utilisés comme un exemple d'une Europe pleine de vie, dynamique et efficace, ce que nous devons faire comprendre et expérimenter aux citoyens à la veille des élections européennes.

Antonio Tajani, *vice-président de la Commission.* – (IT) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les députés, avant de conclure, j'aimerais répondre à certaines des questions que vous avez posées, tout en vous remerciant pour le soutien accordé à cet accord en première lecture; celui-ci contribuera sans aucun doute à améliorer l'efficacité du second programme Marco Polo.

Je voudrais dire que ces dernières années, mon personnel – que je remercie encore une fois pour son travail – a déjà commencé à réfléchir au programme Marco Polo au-delà de 2013, et que cette évaluation sera axée, entre autres, sur les éléments définis dans le compromis. Plus précisément, je tiens à insister sur le fait que

nous devons différencier les modes de transport dans les conditions de financement, d'après la sécurité, la performance environnementale et l'efficacité énergétique, la nécessité d'organiser une assistance axée sur la demande au stade de la candidature, la prise en compte des besoins des petites et moyennes entreprises, la reconnaissance de la récession économique en tant que raison exceptionnelle de prolongation de la durée des projets, ainsi que la réduction des seuils d'admissibilité en fonction des produits.

Concernant la diminution des seuils, je voudrais rassurer M. Blokland sur le fait que le texte que nous adoptons fournit déjà un seuil inférieur pour les voies navigables intérieures. Je ne pense pas que nous aurions pu faire plus que cela, car les coûts administratifs auraient augmenté, mais je crois que nous avons certainement envoyé le signal que vous aviez demandé.

Revenons à nos réflexions sur le programme Marco Polo au-delà de 2013: comme je le disais, les thèmes comprendront aussi la possibilité d'indiquer les cibles pour les seuils de financement minimaux pour les projets proposés en matière d'efficacité énergétique et d'avantages pour l'environnement en plus des tonnes-kilomètres déplacées. On peut ajouter à cela la possibilité d'assurer la cohérence entre le programme Marco Polo, le plan d'action pour la logistique et le programme RTE-T, en prenant les mesures appropriées pour coordonner l'affectation des fonds communautaires, surtout pour les autoroutes de la mer, ainsi que la nécessité de prendre en compte les caractéristiques spécifiques du secteur de la navigation intérieure et de ses petites et moyennes entreprises, par exemple à travers un programme consacré au secteur de la navigation intérieure.

En tout cas, la Commission a l'intention de présenter sa communication sur l'avenir du programme, éventuellement avec une proposition de troisième programme Marco Polo, dans le courant de l'année 2011.

Ulrich Stockmann, rapporteur. – (DE) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, je suis d'accord avec vous. Nous pouvons faire passer un message positif demain, à savoir que nous sommes en mesure d'apporter à notre législation des amendements sensés et favorables aux citoyens lorsque c'est nécessaire. Nous devons non seulement faire passer ce message, mais aussi entamer une campagne d'information dans les pays d'Europe, de manière à pouvoir tirer parti de l'attractivité de ce programme, car nous avons réellement apporté tous les ajustements nécessaires. On peut maintenant faire de véritables affaires à des prix dérisoires. Si nous ne parvenons pas à faire des changements maintenant, alors nous devons vraiment remettre en question le programme tout entier.

J'espère, Madame Jensen, que nous ne devons pas affecter l'argent à d'autres programmes, car il s'agit d'une préoccupation importante. Nous devons déplacer et nous déplacerons le trafic dans la mesure du possible, mais c'est difficile. Monsieur Blokland, vous avez déjà eu une réponse. Nous avons renégocié le transport par voie navigable intérieure et imposé un compromis supplémentaire au Conseil, en quelque sorte. Notre inquiétude était de terminer en première lecture. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas pu avoir une approche trop radicale et nous avons dû négocier avec un œil sur le compromis et le consensus. Par conséquent, nous avons fait beaucoup de progrès.

J'attends impatiemment le débat fondamental que nous aurons d'ici peu sur le troisième programme, sur base d'une communication que la Commission a promise, de manière à pouvoir discuter de toutes les questions fondamentales, de tout ce dont nous avons fait la liste dans une proposition de compromis commune, notamment la question de savoir si nous devons scinder le programme en fonction de chaque mode de transport, etc. Alors la situation redeviendra intéressante. À présent, il faut juste que ce compromis fonctionne, en sorte que le processus ne soit pas freiné et que les projets déjà en cours ne soient pas laissés pour compte dans cette crise. Ce serait vraiment dommage, d'où ce compromis. Je remercie chacun une fois de plus pour sa contribution.

La Présidente. – Le débat est clos.

Le vote aura lieu demain.

21. Réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (débat)

La Présidente. – L'ordre du jour appelle le rapport (A6-0220/2009) de M. Duchoň, au nom de la commission des transports et du tourisme, sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (COM(2008)0852 – C6-0509/2008 – 2008/0247(COD)).

Petr Duchoň, *rapporteur*. – (CZ) Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire, Mesdames et Messieurs, le but de la proposition de la Commission est de créer des corridors pour le transport ferroviaire de marchandises et également de fixer des règles pour la gestion et l'administration de ces corridors. La Commission tente d'augmenter la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises au moyen de la proposition et je voudrais profiter de cette occasion pour applaudir cette initiative. La commission des transports et du tourisme a discuté de la proposition de la Commission, à l'égard de laquelle 250 projets d'amendement au total ont été soumis. Au cours des négociations sur les projets d'amendement, on a trouvé un compromis qui a été soutenu par l'ensemble des partis politiques. Le compromis découle principalement d'une tentative d'optimisation de l'ensemble du transport ferroviaire tout en conservant suffisamment de flexibilité pour résoudre les situations de crise. Le texte proposé par la Commission a aussi été perfectionné et simplifié, et l'accent a été mis sur la création d'espace pour les intérêts légitimes de chaque pays, tant en matière de création de corridors qu'au niveau de leur gestion et de leur administration. La position des sociétés de transport ferroviaire dans l'autorité administrative a été renforcée par rapport à celle qu'elles avaient dans la proposition de la Commission. Les organisations participant aux corridors pour le transport ferroviaire de marchandises ont aussi été investies d'un rôle plus important. Les commentaires relatifs à la coopération avec les pays tiers affectés par le corridor ont été acceptés. Plusieurs changements impliquent un meilleur équilibre des intérêts entre le transport de passagers et le transport ferroviaire de marchandises. Une demande en matière de prise de décision transparente a aussi été acceptée relativement à l'attribution de catégories de voies et à la fixation des règles de préséance pour les trains de marchandises à grande vitesse. En conclusion, je tiens à remercier le rapporteur fictif et les travailleurs du Parlement européen pour leur coopération et Mesdames et Messieurs les députés de cette Assemblée pour leur patience.

Antonio Tajani, *vice-président de la Commission*. – (IT) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les députés, Monsieur Duchoň, pour ma part, je voudrais remercier le Parlement d'avoir accepté d'examiner cette proposition aussi rapidement. Je crois qu'elle est extrêmement importante pour le développement du transport ferroviaire de marchandises. J'adresse surtout mes remerciements au rapporteur, M. Duchoň, ainsi qu'à la commission des transports et du tourisme, pour leur disponibilité et la qualité du travail accompli. Celui-ci a contribué à renforcer une proposition législative visant essentiellement un transport ferroviaire mieux intégré à l'échelle européenne par l'intermédiaire d'une coopération étroite entre les gestionnaires de l'infrastructure.

Le transport ferroviaire est le dernier – j'insiste bien sur cet adjectif – le dernier mode de transport à garder une dimension extrêmement nationale. Le passage d'une frontière en train peut être difficile dans de nombreux cas. Les gestionnaires de l'infrastructure sont en grande partie responsables de cette difficulté, ainsi nous devons les encourager à collaborer, que ce soit en matière de gestion de l'infrastructure ou en matière de planification et de réalisation de l'investissement.

L'infrastructure pour les marchandises doit être régie par une politique européenne, car elle comporte déjà une dimension internationale importante. Je voudrais vous rappeler que 50 % des services de transport de marchandises sont maintenant internationaux et que ce chiffre devrait augmenter à l'avenir.

Ensuite, la proposition vise à permettre l'expansion des services de transport ferroviaire de marchandises. Ce secteur ne peut se développer et faire concurrence au secteur routier et/ou le compléter sans une amélioration considérable de l'infrastructure mise à disposition pour les trains de marchandises. Aujourd'hui, dans la grande majorité des États membres, le transport ferroviaire de marchandises doit s'accommoder des besoins en matière de transport des passagers. Malheureusement, cela est vrai tant pour la gestion de l'infrastructure que pour l'investissement dans celle-ci.

Enfin, grâce à cette proposition, il sera possible d'intégrer les voies ferrées dans le système de transport de marchandises de façon plus fructueuse et de développer des transports combinés en Europe. En fait, pour que le transport ferroviaire puisse apporter une contribution importante aux objectifs de la Communauté en matière de transport, l'infrastructure des voies ferrées doit être mieux connectée aux autres modes de transports, en particulier le transport maritime et le transport routier.

Outre les objectifs principaux de la proposition, je voudrais encore mentionner quatre principes essentiels sur lesquels le texte dont nous discutons est basé. Le premier principe est l'identification des corridors et donc du réseau. Cette identification se fonde sur des facteurs économiques plutôt que sur des factures politiques. Le second principe est la coopération renforcée entre les gestionnaires de l'infrastructure. Le troisième principe que j'aimerais examiner de manière plus approfondie concerne de meilleures garanties en matière de qualité et de fiabilité des services fournis par l'infrastructure, grâce à des dispositions destinées

à atteindre un meilleur équilibre entre le transport de passagers et celui de marchandises dans la gestion de l'infrastructure.

Ce n'est pas systématiquement synonyme d'octroi de la priorité aux trains de marchandises par rapport aux trains de passagers sur le réseau national complet, au contraire – je veux être clair à ce sujet – mais concerne les corridors ferroviaires utilisés pour les marchandises, c'est à dire des lignes spécifiques bien déterminées. Les trains de marchandises ne seront donc pas systématiquement pénalisés, surtout en cas d'augmentation de la vitesse et/ou de la ponctualité. Voici, d'après nous, ce que nous voulons dire dans la pratique lorsque nous parlons de définir les corridors de marchandises ou de favoriser le transport de marchandises.

Finalement, le quatrième pilier est la définition et la création d'un réseau réel de terminaux stratégiques. Dans ce cas, le mot «terminal» est utilisé dans son sens le plus large, c'est-à-dire qu'il comprend les gares de triage, les terminaux portuaires, les plates-formes logistiques, les routes, les voies ferrées, etc., qui sont indispensables au bon fonctionnement des corridors de marchandises et aux transports dans leur ensemble.

Voilà ce que je voulais dire, et je tiens à vous remercier encore une fois pour la rapidité et l'efficacité du Parlement. Je suis fier de me souvenir que j'ai été moi-même un membre de cette Chambre pendant de nombreuses années. Le rapporteur et la commission des transports méritent des félicitations pour leur travail. Merci.

Georg Jarzembowski, *au nom du groupe PPE-DE*. – (DE) Madame la Présidente, Monsieur le Vice-président de la Commission, Mesdames et Messieurs et ceux qui se trouvent toujours dans la galerie, en particulier M. Lübbering, mon groupe comprend l'inquiétude fondamentale de la Commission concernant l'augmentation du trafic ferroviaire de marchandises qui sera entraînée par la création de corridors de trafic transfrontalier et des règles spéciales à cette fin. Monsieur le Vice-président, nous ne vous remercions pas seulement pour la proposition, nous vous remercions aussi d'avoir maintenu le cap jusque peu avant minuit ce soir, mais nous aimons travailler. Merci.

De plus, et vous avez peut-être commis un lapsus dans l'annonce de votre proposition de la Commission, notre groupe, avec notre bon rapporteur, est intimement convaincu qu'il ne devrait y avoir aucune priorité absolue pour les trains de marchandises par rapport aux autres trains, mais simplement un accès plus facile pour le trafic des marchandises, car dans presque tous les États membres, les réseaux ferroviaires sont utilisés tant par les trains de marchandises que par les trains internationaux, nationaux, régionaux et locaux.

Dans le cas de perturbations opérationnelles plus précisément, nous ne pouvons pas permettre qu'un bureau lointain prenne les décisions: la compétence doit rester entre les mains des exploitants individuels d'infrastructure et des entreprises ferroviaires, en sorte que la circulation normale des trains puisse reprendre aussi rapidement et aussi efficacement que possible. Même avec le règlement spécial relatif au réseau ferroviaire européen de marchandises, les États membres doivent continuer à être responsables de la création et de la modification des corridors de marchandises. Toute espèce de transfert de compétence à la Commission européenne ne serait pas utile, nous devons nous entendre là-dessus. Finalement, les entreprises ferroviaires, les expéditeurs et les transitaires doivent être consultés au sujet des règlements liés aux corridors, car ils disposent de connaissances et d'expériences pratiques sur la manière d'utiliser le réseau ferroviaire de manière optimale pour un trafic des marchandises concurrentiel.

Je tiens à féliciter une fois de plus le rapporteur. Il a rédigé un excellent rapport, qui a été adopté en commission avec une grande satisfaction pour la majeure partie. Mes remerciements au rapporteur.

Lily Jacobs, *au nom du groupe PSE*. – (NL) Les trains de marchandises transfrontaliers traversent bruyamment l'Union européenne à une vitesse moyenne de 18 kilomètres à l'heure. En 2007, 60 % seulement de l'ensemble des trains de marchandises sont arrivés à destination à l'heure. Pourquoi? Parce que le transport ferroviaire international de marchandises est toujours organisé de manière totalement inefficace. Le transport ferroviaire de marchandises ne pourra à l'évidence jamais faire concurrence aux transporteurs de marchandises par la route de la sorte. À ce rythme, nous n'atteindrons pas les objectifs environnementaux européens et notre projet d'émettre 20 % en moins de CO₂ d'ici 2020 échouera.

Le but de cette proposition de la Commission européenne est de créer un réseau ferroviaire concurrentiel pour le transport des marchandises dans l'Union européenne. Celui-ci peut être atteint en créant des corridors transfrontaliers, en suscitant une coopération accrue entre les gestionnaires de l'infrastructure et une meilleure coordination mutuelle des investissements entre les États membres et en prenant de meilleures dispositions en matière de priorité en cas de retard. De cette façon, la capacité et la compétitivité du réseau ferroviaire pourront être améliorées considérablement.

La proposition originale de la Commission visant à accorder la priorité à tout moment aux trains de marchandises en retard est allée trop loin, mais grâce à une coopération saine avec le rapporteur, j'ai obtenu un excellent compromis qui garantit la flexibilité et une approche pragmatique. Malheureusement, la proposition de M. Albertini a transformé cette section importante en une autre coquille vide. C'est la raison pour laquelle le groupe socialiste au Parlement européen votera contre l'amendement 71.

Toutefois, la proposition dont nous sommes saisis actuellement parvient tout de même à encourager les gens à collaborer, et les utilisateurs et les acteurs économiques sont dûment pris en considération. Il est temps de travailler finalement ensemble sur un marché intérieur réel pour le transport ferroviaire et d'investir ainsi dans un avenir vert et durable.

Michael Cramer, au nom du groupe des Verts/ALE. – (DE) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, je remercie également le rapporteur et les rapporteurs fictifs pour leur excellente coopération. Dans le groupe des Verts/Alliance libre européenne, nous voulons aussi plus de marchandises sur les voies ferrées, mais pas aux dépens du transport de passagers. La mobilité des passagers est un service public en Europe. La Commission ignore les réalités des réseaux ferroviaires européens, où les marchandises et les passagers sont transportés sur les mêmes rails. Il ne doit y avoir aucune priorité dogmatique pour l'une ou l'autre sorte de train.

Nous les Verts voulons utiliser les guichets uniques pour créer une seule personne de contact pour chaque personne qui veut envoyer des trains de marchandises transfrontaliers en Europe. En outre, nous voulons plus de transparence au moment où les voies sont attribuées et au cours des perturbations opérationnelles, afin d'éviter des distorsions injustes de la concurrence, entre autres. La Commission et vous, en tant que gardiens des traités, devez supprimer la pratique qui permet aux sociétés de transport nationales de réserver des voies gratuitement uniquement pour tenir les concurrents à l'écart.

Nos propositions sur la réduction du bruit, surtout de celui qui est généré par le trafic des marchandises, ont été rejetées par la majorité de la coalition ici à la Chambre. Les Verts continueront néanmoins à faire pression pour que les voies ferrées demeurent écologiques, surtout en rééquipant les wagons de marchandises existants.

Ulrich Stockmann (PSE). – (DE) Madame la Présidente, en concurrence avec le transport routier de marchandises, le transport ferroviaire de marchandises n'a aucune chance s'il n'est pas réellement établi de part et d'autre de l'Europe, et c'est la raison pour laquelle je salue l'introduction de corridors transfrontaliers de trafic de marchandises, dans lesquels le trafic des marchandises sera optimisé. Voilà le fond de l'histoire.

Avec ce rapport, nous avons désamorcé des inquiétudes justifiées concernant une réduction de la norme en matière de transport de passagers, en fixant des règles de priorité pour le trafic de marchandises. Néanmoins, nous devons travailler davantage sur le rapport, car nous travaillons sur des processus et nous n'en sommes qu'à la première lecture. À l'avenir, nous devons aussi prendre en compte la manière dont réagissent les États membres.

Nous avons besoin d'une base différente sur laquelle nous pourrions calculer le nombre de corridors. Le Parlement en a proposé un par pays. Je pense qu'en Allemagne, nous aurions besoin d'un corridor nord/sud et d'un corridor est/ouest. Ensuite, nous devons voir si des corridors alternatifs sont possibles dans les régions où le trafic mixte est éventuellement moins dense. Par ailleurs, il doit être clair que la capacité globale du transport ferroviaire ne doit pas être réduite.

Dernière chose mais non la moindre, de nombreux citoyens sont préoccupés par le fait que l'augmentation du trafic des marchandises sur les réseaux ferroviaires va entraîner une intensification du bruit. C'est pourquoi nous devons commencer par une législation sensée sur la réduction du bruit du trafic ferroviaire de marchandises directement au cours de la prochaine législature.

Je suis impatient d'avoir plus de travail. Nous avons encore du chemin à parcourir. J'adresse mes remerciements au rapporteur, car il s'agissait vraiment d'un bon compromis sur une question très difficile.

Gabriele Albertini (PPE-DE). – (IT) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je tiens à féliciter M. Duchoň pour son brillant rapport. J'ai déposé un amendement au nom du groupe du parti populaire européen (démocrates-chrétiens) et des démocrates européens concernant l'article 14, paragraphe 2. En vertu de cet article, en cas de difficultés supplémentaires en matière de fluidité du trafic, les trains de marchandises sont prioritaires sur d'autres trains dans les corridors européens de marchandises.

En Italie, ainsi que dans une grande partie de l'Europe, les transports de marchandises et de passagers partagent les mêmes lignes. Actuellement, peu de sections sont consacrées aux marchandises. Ce type de priorité

pénaliserait le transport régional des passagers dans les principaux centres italiens, par exemple dans la ville de Milan, qui se trouve sur trois corridors RTE-T.

Afin d'éviter une situation dans laquelle le transport des passagers pâtirait de façon disproportionnée du transport de marchandises, j'ai suggéré l'inclusion de l'amendement susmentionné interdisant l'application de ces règles de priorité durant les heures d'affluence des navetteurs, lorsque la plupart des gens partent au travail. Les heures d'affluence seraient limitées à un créneau horaire maximum, les jours ouvrables seulement, à concurrence de trois heures le matin et trois heures en fin d'après-midi.

Grâce aux renseignements fournis par les gestionnaires de l'infrastructure, chaque État membre définirait la période des heures d'affluence pour son propre pays, en tenant compte du trafic de marchandises régional et à grande distance.

Antonio Tajani, *vice-président de la Commission*. – (IT) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les députés, les conclusions d'aujourd'hui sur le sujet sont extrêmement positives selon moi, et elles contribuent à envoyer un message très clair aux États membres, à savoir que le réseau ferroviaire européen a besoin de corridors consacrés d'une manière ou une autre aux marchandises. La création de ces corridors doit être coordonnée et cohérente à l'échelle communautaire et tous les intervenants du secteur ferroviaire doivent participer à cet effort.

En ce qui concerne les amendements de compromis proposés par le rapporteur, ils apportent une amélioration du processus de répartition et une réserve de capacité en matière de qualité des lignes ferroviaires pour les trains de marchandises internationaux, ainsi que la création d'une capacité de réserve pour les demandes à court terme. La Commission peut accepter cette approche, comme elle peut aussi accepter l'amendement de compromis sur la gestion des trains de marchandises internationaux en cas de perturbation du réseau. Pour le reste, le Parlement est souverain. Merci.

Petr Duchoň, *rapporteur*. – (CZ) Le débat a montré un accord relativement général dans l'ensemble des partis politiques. Pour cela, je voudrais remercier à la fois les rapporteurs fictifs et tous ceux qui ont participé à la discussion. Je pense que les craintes majeures découlent des risques de collisions entre les trains de marchandises et les trains de passagers. Le texte proposé prend en considération ce danger et il laisse suffisamment de flexibilité aux exploitants pour gérer les situations de crise. En ce qui concerne l'exploitation correcte et fluide du réseau ferroviaire, il ne devrait évidemment pas y avoir de conflit de ce type et il est illogique de débattre des priorités de l'une ou l'autre forme de transport ferroviaire. Il s'agit donc d'une affaire de conflit potentiel en situation de crise, mais comme je l'ai déjà indiqué, le point essentiel est de laisser suffisamment de pouvoir aux exploitants ferroviaires, et c'est exactement ce que fait le présent document.

La Présidente. – Le débat est clos.

Le vote aura lieu demain.

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

23. Levée de la séance

(La séance est levée à 23 h 50.)