

des nouvelles interventions des susdits Docup afin de contribuer à la reconstruction des zones frappées par le tremblement de terre au courant de l'année 1997. Les décisions susmentionnées disposaient l'octroi de ressources financières supplémentaires de 500 millions d'euros, dont 325 pour le Docup de la Région Umbria et 175 pour le Docup de la Région Marche. Ces ressources provenaient notamment de la contribution de solidarité des restantes régions italiennes ayant accepté de réduire l'allocation initiale de fonds communautaires à leur disposition. Dans la seule Région de l'Umbria, la participation du Fonds européen d'orientation et de garantie agricole (FEOGA)-orientation s'élève à 190 millions d'euros, celle du FEDER à 102 millions d'euros. Le Fonds social européen (FSE) contribue, pour le montant restant, à des actions de formation ciblées.

Pour ce qui tient à la destination de ces fonds, dans les deux Régions, les interventions cofinancées par le FEOGA visent la reconstruction du potentiel de production des filières agricoles, des résidences principales des agriculteurs, des infrastructures rurales et la restauration du patrimoine architectural des villages ruraux. Les interventions cofinancées par le FEDER visent, d'un côté, la reconstruction du potentiel de production extra-agricole et les infrastructures liées au secteur des petites et moyennes entreprises (PME), de l'autre la reconstruction et restauration du patrimoine architectural public et privé (projets intégrés). Ces interventions sont éligibles seulement dans les zones frappées par le tremblement de terre.

La Commission est constamment informée des modalités d'utilisation des fonds structurels dans le cadre du partenariat et notamment par le biais des comités de suivi auxquels ils participent. Dans le cas de la Région Umbria, le dernier comité a eu lieu le 9 décembre 1999 et, dans ce cadre, le comité a été informé du fait que la Région était en mesure d'engager la globalité du montant prévu dans les délais réglementaires.

Étant donné que les interventions de reconstruction ne seront achevées avant la date limite du 31 décembre 2001, les données sur l'état d'avancement des travaux ne sont ni exhaustives ni définitives. Toutefois, selon une estimation récente, la Région a sélectionné et financé à présent environ 3 000 projets de reconstruction, dont environ un tiers est au stade de la réalisation physique. La Commission, au stade actuel, n'envisage pas d'établir une commission d'enquête ad hoc, tout en jugeant suffisant le suivi et les contrôles de ces actions effectués dans le cadre établi par les règlements régissant les interventions des fonds structurels.

(2000/C 303 E/077)

QUESTION ÉCRITE E-2627/99

posée par Francesco Speroni (TDI) à la Commission

(12 janvier 2000)

Objet: Ceintures de sécurité dans les voitures

L'utilité des ceintures de sécurité est trop souvent réduite à néant parce que les automobilistes ne respectent pas l'obligation d'attacher celles-ci.

La Commission ne considère-t-elle pas qu'il serait opportun d'élaborer une réglementation obligeant les constructeurs automobiles à prévoir un dispositif qui empêcherait les voitures de démarrer tant que les ceintures de sécurité n'ont pas été attachées?

Réponse donnée par M. Liikanen au nom de la Commission

(24 février 2000)

Les normes techniques des ceintures de sécurité auxquelles doivent se conformer les véhicules à moteur sont contenues dans la directive 77/541/CEE du Conseil, du 28 juin 1977, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur⁽¹⁾ et successives modifications.

L'utilisation des ceintures de sécurité et en particulier leur port obligatoire sont régis par la directive 91/671/CEE du Conseil, du 16 décembre 1991, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes⁽²⁾. Celle-ci prévoit que les États membres veillent à ce que le conducteur et les passagers occupant les sièges des véhicules en circulation, portent effectivement la ceinture de sécurité.

La Commission partage l'avis de l'Honorable Parlementaire, selon lequel le non-respect du port de la ceinture empêche de profiter pleinement du gain de sécurité routière apporté par ces systèmes de retenue. Des études récentes effectuées dans des États membres ont montré que, même avec un taux d'utilisation des ceintures de sécurité proche de 85 % aux places antérieures, la moitié des victimes des accidents se compte parmi le 15 % d'usagers qui n'avaient pas attaché la ceinture.

Cependant la solution proposée par l'Honorable Parlementaire, apparaît pour le moment difficile à mettre en œuvre. En effet, il devrait s'agir d'un système qui soit capable de détecter les places qui sont occupées, qui ne soit pas violable (par exemple en bouclant la ceinture sans la faire passer autour du corps) et qui ne soit pas lui-même à l'origine de situations de grave risque d'accident (si, par exemple, en débranchant la ceinture quand le véhicule est en marche, le moteur s'éteint automatiquement).

Les constructeurs sont en train d'étudier d'autres solutions pour contribuer à augmenter le taux d'utilisation des ceintures, notamment avec l'adoption de systèmes d'alerte visuelle et sonore particulièrement fastidieux, qui pourraient trouver une large diffusion dans un délai relativement proche.

La Commission est toutefois de l'avis que, comme la directive 91/671/CEE l'indique, les États membres disposent d'ores et déjà des instruments législatifs nécessaires pour assurer un contrôle plus strict du port de la ceinture de sécurité sur l'ensemble de leur territoire.

(¹) JO L 220 du 29.8.1977.

(²) JO L 373 du 31.12.1991.

(2000/C 303 E/078)

QUESTION ÉCRITE E-2637/99

posée par **Alexandros Alavanos (GUE/NGL) à la Commission**

(12 janvier 2000)

Objet: Démocratisation de l'Organisation mondiale du commerce et changement de priorités

Un mouvement de plus en plus vaste (1 200 organisations provenant de 85 pays) s'oppose aux négociations de Seattle, estimant que l'Organisation mondiale du commerce a un fonctionnement particulièrement antidémocratique, que son action a des répercussions catastrophiques sur l'environnement, qu'elle contrevient aux droits du travail, etc. Précisément, les droits de l'homme, les accords multilatéraux sur l'environnement et le droit du travail n'ont pas, selon les composantes de ce mouvement, à être subordonnés au «libre-échange», bien au contraire.

Les pratiques suivies jusqu'ici par l'OMC et les décisions de son organe de règlement des différends (recours des États-Unis contre l'embargo de l'Union européenne sur le bœuf aux hormones, recours des compagnies pétrolières du Venezuela contre les associations de protection de l'environnement et autres démarches) conduisent véritablement à s'interroger sur le caractère démocratique de cette organisation. Il en va de même pour les accords sur les droits de propriété intellectuelle liés au commerce (TRIPS), au sujet desquels le rapport annuel de l'ONU sur le développement humain indique que «depuis [leur] signature, les moyens de production traditionnels sont soumis à des règlements internationaux sévères», avec les conséquences négatives que cela suppose pour les pays du tiers monde, au bénéfice des multinationales.

À Seattle, la Commission compte-t-elle avant tout poser la question de la démocratisation de l'OMC et du changement des priorités de celle-ci?

Réponse donnée par M. Lamy au nom de la Commission

(16 février 2000)

L'Honorable Parlementaire soulève le problème de l'opposition d'un certain nombre d'organisations non gouvernementales (ONG) vis-à-vis de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). La Commission a connaissance des préoccupations exprimées par des composantes de la société civile au sujet de l'impact des règles de l'OMC sur des questions sensibles telles que l'environnement, les normes sociales ou la santé.