

**Réponse donnée par M<sup>me</sup> de Palacio au nom de la Commission**

(3 septembre 2001)

La Commission est convaincue de l'intérêt que présente la création d'un réseau européen d'itinéraires cyclables à longue distance et a participé dans le passé au financement d'un réseau de ce type, à savoir le réseau EuroVelo. Certains éléments de ce réseau continuent de bénéficier d'un financement au titre de programmes de la Commission, comme Interreg (c'est le cas, par exemple, de la «North Sea Cycle Route»).

La Commission est consciente du rôle à jouer par le vélo pour réduire les encombrements, la pollution et les émissions de CO<sub>2</sub> et, plus généralement, des implications de ces problèmes dans d'autres domaines, comme l'environnement et la santé. Outre qu'il encourage l'usage de la bicyclette à des fins récréatives et touristiques, le réseau EuroVelo contribue sans aucun doute à la réalisation de ces objectifs, dès lors que ses itinéraires traversent notamment des agglomérations urbaines.

De plus, grâce à l'initiative d'évaluation comparative des politiques nationales en faveur de l'utilisation de la bicyclette (National Cycling Policy Benchmark Initiative), qu'elle cofinance avec quatre autorités nationales (Pays-Bas, Finlande, Royaume-Uni et République tchèque), la Commission aide les autorités nationales à tirer les enseignements des efforts des uns et des autres pour lancer des plans nationaux en la matière. Avec l'aide du service européen d'information sur le transport local ([www.eltis.org/](http://www.eltis.org/)), la Commission constitue actuellement une base de données sur les bonnes pratiques en matière de transports locaux et régionaux, qui contient déjà plus de 100 exemples de bonnes pratiques concernant les déplacements à vélo.

La bicyclette est un moyen de locomotion utilisé pour des trajets relativement courts, or le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un réseau multimodal destiné essentiellement au transport international de marchandises et de voyageurs. Compte tenu du principe de subsidiarité, il n'est pas prévu d'inclure les parcours cyclables dans le RTE-T.

C'est aux compagnies ferroviaires et aux autorités nationales elles-mêmes qu'il appartient d'organiser le transport des bicyclettes en train. Si les compagnies ferroviaires jugent que ce transport n'est pas rentable, les autorités compétentes des États membres ont la faculté, en vertu du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable<sup>(1)</sup> (modifié par le règlement (CEE) n° 1893/91 du Conseil du 20 juin 1991<sup>(2)</sup>), d'inclure dans les contrats conclus avec les transporteurs ferroviaires l'obligation de transporter les bicyclettes, moyennant une compensation pour les charges supplémentaires. Il incombe aux autorités en question de déterminer si elles font usage de cette faculté.

<sup>(1)</sup> JO L 156 du 28.6.1969.

<sup>(2)</sup> JO L 169 du 29.6.1991.

(2002/C 40 E/122)

**QUESTION ÉCRITE E-1852/01**

**posée par Rosa Miguélez Ramos (PSE) à la Commission**

(26 juin 2001)

*Objet:* Négociations sur la pêche dans la perspective de l'adhésion de la Lituanie

La Commission et les autorités lituanienes ont clos la négociation du chapitre sur la pêche, dans le contexte des préparatifs de l'adhésion de ce pays à l'Union européenne. La partie lituanienne s'est dite satisfaite, dès lors qu'elle pourra exporter des produits de la pêche sans aucune restriction tarifaire.

S'agissant de l'instauration, dans le domaine halieutique, de relations étroites entre la Lituanie et les États membres de l'Union après l'élargissement, envisage-t-on d'autoriser l'actuelle flotte communautaire à opérer sur les lieux de pêche lituanienes?

La Commission a-t-elle pris en compte la possibilité que la flotte communautaire opère sur les lieux de pêche des pays qui vont adhérer à l'Union, et vice-versa?

**Réponse donnée par M. Verheugen au nom de la Commission**

(31 juillet 2001)

La Conférence sur l'adhésion de la Lituanie à l'Union a décidé, lors de sa réunion des 11 et 12 juin 2001, de fermer provisoirement le chapitre de négociation sur la pêche.

Les négociations sur ce chapitre ne portaient pas toutefois sur des questions commerciales. Dans le cadre de la préadhésion, la Commission et la Lituanie ont déjà conclu des discussions techniques, avec un calendrier pour la libéralisation complète.

La Lituanie accepte entièrement l'acquis en matière de politique commune de la pêche et notamment les principes d'une compétence exclusive de la Communauté, d'une égalité d'accès aux zones maritimes et d'une stabilité relative.

Cela signifie que, lors de l'adhésion de la Lituanie, des pêcheurs de Lituanie et d'autres États membres pour lesquels des quotas ont été fixés en ce qui concerne la mer Baltique pourront pêcher dans les eaux de la Communauté élargie, sous réserve de certaines limites en matière d'accès aux zones maritimes situées à moins de 12 milles marins des lignes de base.

Vers la fin des négociations d'adhésion avec la Lituanie, la stabilité relative qui s'appliquera pour la Lituanie en tant qu'État membre sera fixée sur la base d'une période de référence, récente et représentative des activités de la Lituanie dans les eaux communautaires ainsi que dans les eaux des pays tiers et dans celles qui sont couvertes par les organisations régionales de pêche.

(2002/C 40 E/123)

**QUESTION ÉCRITE E-1853/01**

**posée par Pere Esteve (ELDR) à la Commission**

(26 juin 2001)

*Objet:* Transport maritime de marchandises dangereuses

Le 12 décembre 2000, le pétrolier Erika faisait naufrage, polluant ainsi les côtes bretonnes sur plus de 450 kilomètres. Malheureusement, les accidents survenant dans le transport maritime de marchandises dangereuses et de produits toxiques sont monnaie courante sur toutes les mers et tous les océans du globe.

En mer Méditerranée, le transport maritime de produits toxiques (dont les hydrocarbures) est une pratique habituelle.

Les îles Baléares forment un territoire dont le produit intérieur brut est tributaire à plus de 80 % des recettes touristiques. Un désastre semblable à celui qu'a provoqué l'Erika porterait un coût extrêmement rude à l'économie de ce territoire, l'une des principales destinations touristiques en Europe, sans compter qu'il infligerait à son environnement d'irréparables dégâts.

De quelles informations la Commission dispose-t-elle sur le transport de matières dangereuses et de produits toxiques en Méditerranée? Quelles mesures envisage-t-elle de prendre à l'égard de ce type de transport, compte tenu des graves risques qui lui sont inhérents, et de l'importance économique que revêt pour les populations des côtes méditerranéennes la faculté de conserver un environnement intact?

**Réponse donnée par M<sup>me</sup> de Palacio au nom de la Commission**

(18 septembre 2001)

La Commission pense, comme l'Honorable Parlementaire, qu'il est indispensable de garantir la sécurité du transport maritime, notamment du transport de marchandises toxiques et dangereuses comme le pétrole et les produits chimiques, pour protéger le milieu marin et les zones côtières. La Commission a présenté en 2000 deux trains de propositions dans ce domaine. Les propositions «Erika I»<sup>(1)</sup> comprennent des propositions pour renforcer la directive 95/21/CE sur le contrôle par l'État du port, améliorer les règles communes appliquées par les sociétés de classification, renforcer le rôle des administrations maritimes