

D'après les informations disponibles, on ne peut prouver que le projet de construction d'un golf peut avoir des incidences sérieuses sur le site Natura 2000.

Ce n'est que dans le cas où le projet aurait des incidences sur un site Natura 2000 que les dispositions de l'article 6 de la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 ⁽¹⁾ relative à la conservation des habitats naturels et de la faune et de la flore sauvages sont applicables.

En ce qui concerne la demande d'un éventuel financement par la Communauté via le Fonds européen de développement régional, la Commission informe l'Honorable Parlementaire qu'elle ne possède pas d'informations sur les différents projets retenus par les États membres.

En conclusion, la Commission ne possède pas d'informations sur ce projet. Étant donné qu'il n'a pas été possible de déterminer l'emplacement exact prévu pour cette infrastructure de loisirs, la Commission demandera de plus amples informations auprès des autorités espagnoles, notamment quant à l'impact que ce projet pourrait avoir sur le site Natura 2000 et quant à son financement éventuel par la Communauté.

(¹) JO L 175 du 5.7.1985.

(²) JO L 73 du 14.3.1997.

(³) JO L 206 du 22.7.1992.

(2003/C 268 E/044)

QUESTION ÉCRITE E-3545/02

posée par Michel-Ange Scarbonchi (GUE/NGL) à la Commission

(11 décembre 2002)

Objet: Création d'un corps de garde-côtes européen

Après le naufrage de l'Erika, la marée noire du pétrolier Prestige, le 19 novembre 2002, au large des côtes de la Galice en Espagne montre l'insuffisance chronique des contrôles et de la surveillance des navires en mer.

Face à de telles catastrophes écologiques, la Commission se doit de réagir au plus vite. La décision prise au Sommet franco-espagnol de Malaga de restreindre, conformément à l'article 56 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, l'accès des pétroliers les plus dangereux à la zone économique exclusive (ZEE), à moins de 200 milles marins (360 kilomètres) des côtes suscite des espoirs.

Toutefois, le drame que constitue toute marée noire pour les populations concernées, pour les collectivités locales, les conséquences qu'elle entraîne sur l'environnement et sur les activités économiques telles que la mer et le tourisme, réclament la définition à l'échelle européenne de nouvelles règles en matière de transport de marchandises à risque comme de nouvelles mesures en matière de contrôle.

Le principe de précaution implique, dès lors, une réflexion sur la mise en place d'une véritable police européenne des mers. La création d'un corps de garde-côtes européen permettrait de veiller au respect de la réglementation maritime avec plus d'efficacité.

Nombreux sont les arguments en faveur d'une entité administrative nouvelle, qui pourrait être placée sous le contrôle du Parlement européen et sous la responsabilité des autorités maritimes des pays de l'Union. À l'aube du prochain élargissement de l'Union européenne, un message fort serait alors envoyé en faveur de l'Europe de la mer. Qu'en pense la Commission?

La Commission est-elle en mesure de faire des propositions qui serviraient de bases communes pour un plan de lutte européen en faveur de la sécurité maritime et qui mettraient l'accent sur un strict contrôle des navires en circulation?

Réponse donnée par M^{me} de Palacio au nom de la Commission

(4 février 2003)

La Commission a présenté le 3 décembre 2002, une communication sur les actions à entreprendre suite au naufrage du pétrolier Prestige ⁽¹⁾. Le Conseil a adopté, les 6 et 9 décembre 2002, des conclusions soutenant les initiatives de la Commission visant à éviter la répétition de ce type de catastrophe et à lutter contre ses conséquences.

La sécurité maritime a été inscrite à l'ordre du jour du Conseil européen de Copenhague lequel souligne dans ses conclusions que «l'Union est déterminée à adopter toutes les mesures nécessaires pour éviter que de telles catastrophes se reproduisent et se félicite des réponses rapides apportées par le Conseil et la Commission» et a «félicité l'action engagée par la Commission pour faire face aux conséquences économiques, sociales et environnementales du naufrage du Prestige, et de son intention d'examiner la nécessité de prendre de nouvelles mesures spécifiques. À ce titre, les questions se rapportant à la responsabilité et aux sanctions correspondantes seront également examinées.»

La Commission est consciente de certaines faiblesses des procédures mises en œuvre par les autorités maritimes des États membres. Ainsi en matière de contrôle par l'État du port ⁽²⁾, la Commission a rappelé aux États membres leurs impératifs en matière de contrôle. Elle leur a instamment demandé de recruter un nombre suffisant d'inspecteurs afin de contrôler au moins 25 % des navires ainsi que l'exigent les règles européennes en vigueur.

Dans ce cadre, la Commission a déjà eu l'occasion d'exprimer ses interrogations devant le faible pourcentage de contrôles effectués dans certains États membres ou certains ports. Par ailleurs, elle a saisi la Cour de justice contre la France et l'Irlande qui ne respectent pas le seuil des 25 %.

La Commission considère que la question de la création d'un corps européen de garde-côtes en tant que moyen effectif de lutte contre les risques de pollution et de préservation de la sécurité maritime peut légitimement se poser au regard des événements récents.

L'agence européenne de sécurité maritime créée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement et du Conseil du 27 juin 2002 ⁽³⁾, et qui sera opérationnelle dans les mois prochains, aura pour première tâche de coordonner techniquement l'application de la réglementation communautaire. Il est prévu que les missions de cette agence s'accroissent au fur et à mesure.

Cet organisme devra, notamment, jouer un rôle majeur dans le renforcement de la coopération entre les autorités «gardes côtes» des États membres dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention des pollutions. La question de savoir si la création d'un corps de «gardes côtes» européens doit être une prochaine étape, devra être étudiée à l'aune de l'expérience acquise par l'agence, et évaluée par l'ensemble des parties concernées.

⁽¹⁾ COM(2002) 681 final.

⁽²⁾ Directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port), JO L 157 du 7.7.1995.

⁽³⁾ JO L 208 du 5.8.2002.

(2003/C 268 E/045)

QUESTION ÉCRITE E-3617/02

posée par Erik Meijer (GUE/NGL) à la Commission

(16 décembre 2002)

Objet: Contribuer à répondre à l'échelle européenne aux problèmes liés à la mauvaise intégration des groupes de population et à l'émergence de modes de vie et de pensée divergents

1. La Commission a-t-elle conscience du fait que la décolonisation et le besoin de main-d'œuvre ont entraîné ces dernières décennies un afflux important d'habitants de pays non européens, notamment dans les zones urbaines de cinq États membres — l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et la Belgique —, que les nouveaux arrivants avaient une langue, une culture ou une religion différentes de ce qui était jusque-là courant dans leur nouvel environnement de vie et de travail et que, longtemps, la question de leur intégration n'a pas fait l'objet d'une attention suffisante, car les pouvoirs publics, les entreprises, les établissements d'enseignement et les propriétaires de leurs logements portaient de l'idée que leur présence ne serait que temporaire?

2. La Commission a-t-elle en outre conscience des corollaires du processus décrit dans la question précédente, à savoir qu'il existe aujourd'hui des écoles et des quartiers dont la population compte un pourcentage très élevé de nouveaux arrivants au côté d'écoles et de quartiers où ce pourcentage est presque nul, que la première génération de nouveaux arrivants a une connaissance insuffisante de la langue parlée