

La Commission a adressé une demande d'éclaircissements concernant les justifications et les bases juridiques de cette mesure aux autorités françaises qui y ont répondu par note. Lors des discussions en comité de gestion de la viande bovine, la Commission a émis des réserves sur la conformité juridique de la mesure française.

Néanmoins, la Commission procède, en étroite relation avec les autorités françaises et néerlandaises, à une analyse juridique plus poussée, en particulier des dispositions relatives au système d'étiquetage volontaire prévu par le règlement précité.

Du fait de l'impact important que la mesure française pourrait avoir sur le commerce des veaux produits aux Pays-Bas, la Commission veillera à disposer rapidement d'un avis juridique sur sa validité et à apporter à la procédure en cours la suite qui en découlerait.

(¹) JO L 204 du 11.8.2000.

(2003/C 242 E/140)

QUESTION ÉCRITE E-0473/03

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

(20 février 2003)

Objet: Aération dans l'Eurostar et d'autres trains à grande vitesse en cas de panne du système d'alimentation en énergie

1. La Commission sait-elle que, dans la soirée du vendredi 7 février 2003, un train Eurostar circulant de Londres vers Paris s'est trouvé immobilisé pendant cinq heures peu après avoir quitté la capitale anglaise, pour finalement regagner la gare London Waterloo International six heures après son départ?
2. Sait-elle, de surcroît, que, pendant l'immobilisation du train, les passagers non seulement n'ont pas eu d'eau et n'ont pas pu aller aux toilettes, mais encore ont été privés d'air frais contenant assez d'oxygène pour leur permettre de respirer normalement, au point qu'ils ont dû briser les vitres par endroits à l'aide des marteaux de secours?
3. Ce problème d'aération est-il dû au fait que le train en question, contrairement aux types plus anciens, est totalement étanche à l'air, de sorte que, portes fermées, l'apport d'air est entièrement tributaire du système de ventilation, lequel ne peut fonctionner que s'il est constamment alimenté en électricité?
4. Quelles seraient les conséquences d'un tel incident s'il se produisait au plus chaud de l'été, lorsque le manque d'oxygène serait encore aggravé par des températures élevées? De nombreux passagers ne risqueraient-ils pas de perdre connaissance, et la vie même de certains d'entre eux ne serait-elle pas en danger?
5. Des problèmes du même ordre sont-ils à craindre dans d'autres trains à grande vitesse, tels le TGV français, qui diffère extérieurement de l'Eurostar mais dont l'aménagement intérieur utilise les mêmes matériaux, ou encore le Thalys, qui lui est comparable et sert aux trajets transfrontaliers passant par la Belgique, sans oublier l'AVE espagnol, l'ICE allemand, l'ETR 500 italien et le X 2000 suédois?
6. Quelles mesures prend-on pour protéger désormais les passagers contre les mésaventures de cette nature? La Commission compte-t-elle imposer l'aménagement dans tous les trains d'un nombre suffisant de petites fenêtres coulissantes, telles qu'elles existaient autrefois?

Source: TV 1 Vlaanderen, «Journaal Laat», 8 février 2003.

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

(1^{er} avril 2003)

La question posée par l'Honorable Parlementaire concerne un incident sur un train Eurostar de Londres à Paris, le 7 février à 17 h 15, dont la Commission est informée.

Une enquête formelle commune à Eurostar et Network Rail, le gestionnaire de l'infrastructure, est en cours. D'après les informations à disposition de la Commission, la durée de l'incident anormalement longue est due à une accumulation de facteurs: difficulté de l'identification de la panne à cause de sa rareté, difficulté

de la réparation à cause de la localisation particulièrement infortunée du train et du moment (heure de pointe), nécessité de couper l'alimentation électrique. Ce dernier facteur implique l'utilisation de batteries de secours à bord des trains, mais ces batteries ont une autonomie limitée; ceci explique les difficultés de conditionnement d'air, d'éclairage et d'information des passagers par haut-parleurs.

Sur le plan du droit communautaire, un processus de développement de règles techniques communautaires a été enclenché dans le domaine ferroviaire, dans le cadre des directives 96/48/CEE du Conseil du 23 juillet 1996⁽¹⁾ et 2001/16/CE du Parlement et du Conseil du 19 mars 2001⁽²⁾ relatives à l'interopérabilité du système transeuropéen ferroviaire. Ces directives mettent en place une procédure pour l'adoption de spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Dans le domaine de la grande vitesse (directive 96/48/CE), la première génération de STI a été adoptée par la Commission le 30 mai 2002, tandis que dans le domaine du rail conventionnel, elles sont en cours d'élaboration.

Les STI ne sont pas exhaustives: elles ne couvrent que les aspects à harmoniser pour faciliter la circulation des trains à travers les frontières, en sachant que ce qui n'est pas spécifié au plan communautaire est spécifié par les autorités compétentes des États membres.

La Commission prend note des propositions de l'Honorable Parlementaire en matière de protection des passagers et veillera à les prendre en compte lors de la révision de la première génération de STI, qui est déjà en cours, ainsi que lors de sa proposition en matière de droits des passagers programmée pour cette année 2003.

⁽¹⁾ JO L 235 du 17.9.1996.

⁽²⁾ JO L 110 du 20.4.2001.

(2003/C 242 E/141)

QUESTION ÉCRITE E-0482/03

posée par **Graham Watson (ELDR)** à la Commission

(20 février 2003)

Objet: Captures accessoires de cétacés

La Commission est-elle au fait du triste sort que subissent les cétacés capturés par les pêcheurs de bar pratiquant le double halage, essentiellement dans la Manche? Depuis le début du mois de janvier, plus de 120 dauphins ont été rejetés sur les plages du Somerset.

Un programme d'observation limité lancé par le ministère chargé de l'alimentation, de l'environnement et du monde rural du Royaume-Uni a montré que les dauphins étaient capturés accessoirement lors de la pêche au bar, un poisson qui est en fait un produit de luxe et non un aliment de base.

Il est essentiel d'agir si nous ne voulons pas voir disparaître les cétacés de nos côtes. Ils sont pour l'instant inutilement sacrifiés à la satisfaction d'une demande de produits de luxe.

Lors d'une rencontre sur ce thème avec le commissaire Fischler en automne, celui-ci a assuré que la Commission était sur le point de prendre des mesures en la matière. La Commission peut-elle indiquer quelles sont les mesures qui ont été entreprises depuis lors? Quelles initiatives la Commission entend-elle prendre pour réglementer la pêche au bar pratiquée selon cette technique du double halage? Si pareille réglementation n'est pas possible, la Commission peut-elle confirmer que cette pêche sera interdite tant que les mesures nécessaires ne seront pas mises en œuvre?

Quand la Commission compte-t-elle prendre l'initiative de lancer un programme de surveillance des chalutiers utilisés dans ce genre de pêche menant leurs activités dans les eaux internationales?

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

(25 mars 2003)

La Commission est bien consciente du problème des dauphins rejetés vers les plages des États membres, notamment l'hiver dernier dans le sud du Royaume-Uni.