

(2003/C 242 E/176)

QUESTION ÉCRITE E-0737/03**posée par Erik Meijer (GUE/NGL) à la Commission**

(11 mars 2003)

Objet: Retard important dans la construction de la nouvelle infrastructure ferroviaire destinée aux services transfrontaliers à grande vitesse

1. La Commission peut-elle confirmer que, dans le prolongement de la construction de la ligne espagnole à grande vitesse entre Madrid et Barcelone qui sera terminée en 2004, l'ouverture d'une nouvelle liaison ferroviaire transfrontalière entre Figueras (E) et Perpignan (F), passant par le tunnel du Perthus, est prévue pour 2006, mais que les travaux n'ont pas encore été entamés en ce qui concerne le maillon manquant entre Perpignan et Rédessan, au Sud-Est de Nîmes, qui constitue depuis 2001 le terminus Ouest de la ligne à grande vitesse (LGV) française LN5 Méditerranée, alors même que la construction d'un petit prolongement de la LGV LN5, contournant Nîmes par le Sud en direction de Montpellier et destiné à délester la ligne côtière traditionnelle fortement surchargée, ne sera probablement pas terminée avant 2008?
2. Estime-t-elle qu'une situation semblable à celle de l'Espagne — ainsi, l'absence de correspondance, sur le territoire britannique, entre le Tunnel sous la Manche et Londres, depuis 1995, empêche provisoirement d'établir une liaison avec un réseau européen — pourrait, à terme, voir le jour? La raison de ce retard ne réside-t-elle pas dans un conflit d'intérêts franco-français concernant le choix de la priorité financière, soit au prolongement de la liaison vers Bordeaux, soit à celui de la liaison vers Perpignan? Après les tempêtes et les inondations qui ont sévi à l'automne 2002, dans quelle mesure l'intérêt du public joue-t-il un rôle à cet égard, compte tenu des critiques émises sur la façon dont les nouveaux remblais de voie ferrée et ouvrages d'art ont été construits, empêchant les crues de s'écouler vers la mer?
3. Dans quelle mesure s'agit-il du fait que la construction de nouvelles lignes sur de grandes distances profite à d'autres usagers que ceux du réseau ferroviaire régional, sur lequel des économies sont réalisées? La Commission tente-t-elle de dissocier les coûts des lignes à grande vitesse de ceux des lignes de chemin de fer traditionnelles, de sorte qu'il n'y ait plus de raison de craindre qu'un réseau à grande vitesse ne nuise aux projets d'infrastructures destinées à la grande majorité des voyageurs ferroviaires?
4. De quelle manière s'emploie-t-elle à éviter que la construction des nouvelles lignes à grande vitesse connaisse les mêmes difficultés que celles survenues lors de la construction des premières lignes ferroviaires traditionnelles au 19^e siècle, lorsque des intérêts et des conflits nationaux ont entravé la mise en place de réseaux transfrontaliers cohérents?

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

(23 avril 2003)

La Commission peut confirmer qu'elle a connaissance que des retards sont à prévoir dans la mise en service du tronçon du TGV Sud depuis Montpellier jusqu'à la frontière espagnole — mais ceux-ci sont encore compatibles avec ce qui est stipulé dans le programme Réseaux transeuropéens de transport (RTE), à savoir que les projets d'intérêt commun doivent être complétés à l'horizon 2010. Le récent audit des grandes infrastructures de transport réalisé à la demande du ministre français des transports a cependant souligné l'urgence de la réalisation de la totalité de l'axe dans des délais raisonnables.

Cet audit a confirmé aussi la priorité donnée à la réalisation de la branche méditerranéenne du TGV sud, qui bénéficie dans ce contexte d'un soutien financier communautaire significatif, notamment en ce qui concerne la section internationale. Pour ce qui est des détails techniques donnés par l'Honorable Parlementaire, la Commission n'a pas connaissance de critiques qui auraient été formulées sur les choix de construction des ouvrages d'art sur cette ligne.

La Commission porte un intérêt très grand au développement du réseau ferroviaire, quelle que soit sa nature. Dans ce contexte, un soutien financier communautaire significatif est octroyé par les différents instruments financiers à disposition (FEDER, Fonds de cohésion) ainsi que dans le cadre du budget RTE, non seulement à la réalisation de lignes nouvelles, mais également à l'amélioration du réseau conventionnel et à la résorption des goulets d'étranglement dans les principaux nœuds ferroviaires du réseau. L'initiative communautaire Interreg IIIB (notamment ses programmes Sud-ouest européen et Méditerranée occidentale) peut aussi cofinancer la coopération transnationale visant l'aménagement du territoire, y compris le domaine du transport ferroviaire. Ces cofinancements contribuent à l'amélioration du fonctionnement du réseau dans son ensemble, au bénéfice de tous les voyageurs ainsi que du transport de fret.

Le titre XV du traité CE et plus spécialement les articles 154 et 155 définissent le champ d'action de la Communauté dans le contexte de l'établissement et du développement du réseau transeuropéen dans le secteur des infrastructures du transport et sont mis en application à travers la décision n° 1692/96/CE⁽¹⁾ établissant des orientations communautaires pour le réseau transeuropéen de transport, ses caractéristiques, son étendue ainsi que des grandes lignes d'action. Afin de favoriser la mise en œuvre de ces réseaux, la Commission a également proposé de relever le taux de cofinancement communautaire maximum pour les travaux à hauteur de 20 % du coût total (au lieu des 10 % prévus par l'actuel règlement financier) pour les projets ferroviaires transfrontaliers traversant des barrières naturelles⁽²⁾.

⁽¹⁾ Décision n° 1692/96/CE du Parlement et du Conseil du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, JO L 228 du 9.9.1996).

⁽²⁾ COM(2003) 38 final.

(2003/C 242 E/177)

QUESTION ÉCRITE E-0741/03

posée par **Roberta Angelilli (UEN)** à la Commission

(11 mars 2003)

Objet: Contrefaçon des conserves de tomates italiennes

En février 2003, une enquête de la plus grande fédération européenne d'exploitants agricoles, la Coldiretti, a révélé qu'en Italie, pendant l'année 2002, sur une production totale de 396 000 tonnes de conserves de tomates, plus de 82 000 tonnes auraient été importées de Chine. Si ces données sont exactes, cela voudrait dire qu'une partie des conserves italiennes contient du concentré de tomates en provenance de Chine. Car il est clair alors que certains industriels de transformation introduisent sur le marché italien des conserves où le produit italien a été mélangé au chinois, sans que cela soit clairement indiqué par l'étiquette. Il s'agit donc d'un cas de contrefaçon alimentaire puisque les étiquettes de ses produits ne mentionnent aucunement l'indication de provenance, mais indiquent seulement le lieu de transformation et de préparation du produit en profitant de la bonne image des régions italiennes de culture traditionnelle. Tout ceci amène une immense confusion chez l'acheteur consommateur italien, qui n'est plus protégé, d'aucune manière, au moment de l'achat ni informé comme il se doit de la provenance réelle du produit.

L'Italie étant le second producteur mondial après les États-Unis, il en résulte, pour les industries de transformation italiennes qui n'utilisent que des produits d'origine italienne et qui sont aussi soumis aux droits de douane, une énorme perte de revenus, ce qui entraîne en pratique une inégalité de la concurrence.

La Commission pourrait-elle indiquer:

1. si, à son avis, cette situation n'est pas contraire aux articles 30 et 153, portant sur la protection des consommateurs, ainsi qu'aux articles 85 et 86, portant sur la concurrence, du traité CE?
2. La situation ne contrevient-elle pas en outre à la directive 2000/13/CE relative au rapprochement des législations des États membres concernant l'étiquetage et la présentation des denrées alimentaires⁽¹⁾, notamment aux considérants 6 et 8 ainsi qu'aux articles 2, 3, 5 et 7?
3. N'enfreint-elle pas le Règlement (CE) n° 178/2002 établissant, entre autres, les principes généraux et les prescriptions générales de la législation alimentaire⁽²⁾, notamment les considérants 1, 2, 8, 10 et 22 ainsi que l'article 1^{er}, paragraphe 1, l'article 5, paragraphe 1, l'article 7, paragraphe 1, et les articles 8, 11, 16, 17 et 18?
4. Quelles mesures la Commission entend-elle prendre pour mettre fin à la poursuite des infractions actuelles?

⁽¹⁾ JO L 109 du 6.5.2000, p. 29.

⁽²⁾ JO L 31 du 1.2.2002, p. 1.