

## **CONSEIL "TRANSPORTS, TÉLÉCOMMUNICATIONS ET ÉNERGIE"**

### **Mercredi 3 décembre 2014 à Bruxelles**

*La session du Conseil débutera à **10 heures**. Elle sera présidée par le ministre italien des infrastructures et des transports, **M. Maurizio Lupi**.*

*Les ministres devraient adopter des conclusions sur **les infrastructures de transport et le réseau transeuropéen**. Ces conclusions contribueront à l'examen à mi-parcours de la stratégie Europe 2020 pour la croissance.*

*Le Conseil entend adopter une orientation générale sur deux propositions visant à améliorer l'efficacité du système de transport aérien européen et à poursuivre le développement de l'initiative "**ciel unique européen**" (CUE). Ce paquet **CUE II+** comprend un projet de règlement relatif à la **mise en œuvre du ciel unique européen** et des règles modifiées pour l'**Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)**.*

*Les ministres seront invités à marquer leur accord de principe sur une décision visant à autoriser les États membres à devenir parties à la **convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille** (STCW-F).*

*Dans le cadre du pilier politique du quatrième paquet ferroviaire, le Conseil cherchera à dégager une orientation générale sur une proposition abrogeant le règlement en vigueur relatif à la **normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer**.*

*Les ministres feront également le bilan des progrès réalisés sur les deux autres propositions du pilier politique. Celles-ci visent à améliorer les services ferroviaires dans l'UE au moyen de **l'ouverture du marché** et d'un **renforcement de la gouvernance**.*

**Conférence de presse:** à l'issue de la session (vers 13h30).

\* \* \*

*Les conférences de presse et les manifestations publiques peuvent être suivies par transmission vidéo à l'adresse suivante: <http://video.consilium.europa.eu>*

*La transmission vidéo, téléchargeable en format "diffusion" (MPEG 4), et la galerie de photos seront accessibles à l'adresse suivante: [www.eucouncil.tv](http://www.eucouncil.tv)*

\* \* \*

---

<sup>1</sup> La présente note a été élaborée sous la responsabilité du service de presse.

# QUESTIONS ET RÉSEAUX INTERMODAUX

## INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET RÉSEAU TRANSEUROPEËN

Le Conseil devrait adopter, dans le cadre d'une session publique, des **conclusions sur les infrastructures de transport et le réseau transeuropéen (RTE-T)**. Ces conclusions contribueront à l'**examen à mi-parcours de la stratégie Europe 2020 pour la croissance**, prévu en 2015.

Le message clé à adresser au Conseil européen de décembre est que l'examen de la stratégie Europe 2020 devrait porter sur le rôle que peuvent jouer la construction et l'exploitation d'infrastructures de transport et de réseaux efficaces en termes de contribution à la croissance et à l'emploi.

Le Conseil européen de juin a adopté un "programme stratégique pour l'Union à l'ère du changement", qui appelle à créer une "Union de l'emploi, de la croissance et de la compétitivité" et fixe des priorités de l'UE pour les cinq prochaines années. L'une des priorités consiste à répondre aux besoins qui existent depuis longtemps en matière d'investissement dans les infrastructures de transport, d'énergie et de télécommunications.

Le Conseil européen de mars a souligné que, pour renforcer la compétitivité industrielle, l'UE devrait mieux utiliser les réseaux d'infrastructures existants et en développer de nouveaux. Elle devrait moderniser les réseaux d'infrastructures grâce à des technologies intelligentes et innovantes. Il convient de faire le meilleur usage possible des instruments pertinents de l'UE, y compris le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

En septembre 2014, une réunion informelle des ministres de l'UE chargés des transports a suscité une réflexion sur la manière dont les infrastructures, le réseau transeuropéen et la mobilité pouvaient, à moyen et à long terme, aider l'UE à reprendre le chemin de la croissance.

Lors de cette même réunion, l'ancien vice-président de la Commission, M. Henning Christophersen, ainsi que les coordinateurs des corridors, MM. Kurt Bodewig et Carlo Secchi, ont été chargés d'élaborer, en concertation avec la Banque européenne d'investissement, un rapport recensant des exemples de projets RTE-T se prêtant tout particulièrement à de nouveaux mécanismes financiers. Avant sa mise au point définitive au printemps 2015, un rapport intermédiaire sera présenté aux ministres lors de la session du Conseil "Transports" du 3 décembre.

Le but de l'examen à mi-parcours d'Europe 2020 est de tirer les leçons des quatre premières années de la stratégie et de lui fixer un cap pour les années à venir. Plusieurs formations du Conseil contribuent à la préparation de l'examen. La Commission soumettra début 2015 des propositions concernant la poursuite de la stratégie, qui seront suivies d'un débat lors du Conseil européen de printemps.

- [Projet de conclusions du Conseil](#)
- [Réseau transeuropéen de transport](#)
- [Programme stratégique pour l'UE](#) - Conseil européen de juin 2014
- [État des lieux de la stratégie Europe 2020](#) - Communication de la Commission

# AVIATION

## CIEL UNIQUE EUROPÉEN

Le Conseil s'emploiera à dégager une **orientation générale** sur deux propositions visant à **rendre plus compétitif le système de transport aérien européen** et à poursuivre le **développement de l'initiative "ciel unique européen" (CUE)**. Ces deux propositions font partie du paquet **CUE II+**.

### Ciel unique européen - une réforme de l'espace aérien de l'Europe

Lancée en 2004, l'initiative "Ciel unique européen" vise à réformer l'organisation et la gestion de l'espace aérien européen. L'objectif de cette réforme consiste à remédier à la fragmentation actuelle de l'espace aérien, à accroître l'efficacité des services de circulation aérienne et à optimiser l'utilisation des capacités de gestion du trafic aérien, ce qui devrait renforcer la compétitivité du secteur du transport aérien européen par rapport aux autres régions du monde.

### Mise en œuvre du Ciel unique européen

Le projet de règlement relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen vise à accélérer la modernisation de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne de l'UE. En tant que proposition de "refonte", il fusionne en un acte législatif unique, en les révisant, les quatre règlements existants sur le CUE.

Selon la **proposition de compromis**, le ciel unique européen comportera un réseau paneuropéen cohérent de routes. L'espace aérien européen, les systèmes de gestion du réseau et de la circulation aérienne deviendront **progressivement plus intégrés**.

Dans le cadre du concept d'espace aérien intégré, les États membres désigneront des prestataires de services de la circulation aérienne qui opéreront sur une base exclusive, mais qui devront s'efforcer d'appliquer un même concept d'exploitation et les mêmes procédures.

Un des objectifs du CUE est de faire travailler ensemble les organisations nationales chargées de la circulation aérienne au sein de blocs d'espace aérien régionaux appelés "**blocs d'espace aérien fonctionnels**", ce qui devrait contribuer à accroître la capacité de gestion du trafic aérien (ATM) et rendre celle-ci plus efficace. Selon le texte de la présidence, les blocs d'espace aérien fonctionnels seront établis sur la base d'accords conclus par les États membres entre eux. Chaque fois que cela est avantageux, ils seront soutenus par des partenariats industriels. La souplesse introduite par les partenariats industriels est destinée à augmenter le plus possible la performance des blocs d'espace aérien fonctionnels et même à améliorer celle de l'ensemble du réseau européen de gestion de la circulation aérienne.

Les États membres pourront choisir d'établir un plan d'exploitation décrivant les mesures à prendre pour mettre en œuvre les blocs d'espace aérien fonctionnels. Cette disposition remplace la disposition sur les actes d'exécution de la Commission qui figurait dans la proposition de la Commission.

Le CUE comporte des **objectifs de performance** qui ont trait à la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique. Le texte de compromis introduit plus de dynamisme et de souplesse dans le processus d'établissement des plans de performance à l'échelon de l'UE et au niveau local et de leur mise en application. Il prévoit un dialogue entre les parties prenantes et une révision du plan de performance ou des objectifs au niveau local si besoin est.

Les **autorités nationales de surveillance** devront être indépendantes de tout prestataire de services de navigation aérienne, dans le but d'améliorer encore la sécurité et la supervision et de prévenir les conflits d'intérêt. Lorsqu'il n'y a pas de séparation juridique entre les deux, les autorités nationales de surveillance devront être séparées des prestataires de services de navigation aérienne du point de vue du fonctionnement, notamment sur les plans organisationnel, hiérarchique et décisionnel, ce qui devrait garantir l'indépendance requise en termes de finances, de gestion et d'effectifs. En même temps, cette séparation n'implique pas pour les États membres de changements coûteux de leurs systèmes administratifs et de leurs structures de propriété.

L'ouverture à la concurrence des **services d'appui** restera facultative. Ces services sont par exemple les services de communications, de navigation et les services météorologiques. En outre, les prestataires de services de navigation aérienne pourront continuer d'associer des services d'appui et les principaux services de navigation aérienne. Il est en effet considéré que dissocier les services et les soumettre aux conditions du marché, comme prévu dans la proposition initiale, ne serait pas la meilleure manière d'atteindre l'objectif voulu, à savoir des services de navigation aérienne sûrs, efficaces au regard des coûts, de qualité élevée, socialement acceptables et conformes au niveau international.

La Commission doit mener une étude indépendante afin de déterminer si des services d'appui liés au réseau européen de gestion du trafic aérien pourraient être fournis de manière centralisée par Eurocontrol ou par un groupe de prestataires de services de navigation aérienne.

- [Mise en œuvre du ciel unique européen: proposition de compromis](#)

### **Modification de dispositions relatives à l'Agence européenne de la sécurité aérienne**

Les modifications concernant l'AESA qui sont proposées visent à aligner le champ d'application actuel du règlement relatif à l'AESA sur la législation relative au CUE et à inclure les concepts d'interopérabilité du CUE. Cette mise à jour prend également en compte les récentes évolutions du programme de recherche SESAR. Enfin, elle vise à aligner le texte actuel sur les principes figurant dans l'approche commune sur les agences décentralisées que le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont arrêtée en juin 2012.

Afin de progresser rapidement sur l'ensemble du paquet CUE 2+, le compromis de la présidence ne reprend que les articles qui sont directement liés à la proposition de refonte du ciel unique européen. Cette solution a été choisie en ayant à l'esprit que la Commission doit présenter une proposition distincte sur la révision globale du règlement relatif à l'AESA en 2015. Certaines questions centrales concernant le statut et le rôle de l'agence, telles que son nom ou sa structure de financement, devront encore être examinées dans le contexte de cette révision globale.

- [Règles relatives à l'AESA: proposition de compromis](#)

L'adoption des deux règlements requiert l'approbation du Conseil et du Parlement européen.

- [Ciel unique européen](#)
- [Agence européenne de la sécurité aérienne \(AESA\)](#)
- [Entreprise commune SESAR](#)
- [SKYbrary](#)

## **TRANSPORTS MARITIMES**

### **PERSONNEL DES NAVIRES DE PÊCHE**

Les ministres seront invités à **marquer leur accord de principe** sur une décision visant à **autoriser les États membres à devenir parties à la convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F)**. Après que le Conseil sera parvenu à cet accord, la proposition pourra être transmise au Parlement européen pour approbation. Une fois cette approbation donnée, le Conseil sera en mesure d'adopter le texte.

La STCW-F est une convention de l'Organisation maritime internationale, qui a été adoptée en 1995 et est entrée en vigueur en 2012. Elle constitue la première tentative qui ait été réalisée pour rendre obligatoire, à l'échelle internationale, l'application de normes de sécurité pour les équipages des navires de pêche.

La convention a pour objectif de garantir que le personnel travaillant à bord des navires de pêche est à la fois qualifié et suffisamment apte au travail. Pour l'attester, chacun de ses membres doit être titulaire d'un brevet et passer un examen médical. Cela devrait limiter au minimum les risques pour la sécurité des personnes ou des biens en mer, ou encore pour le milieu marin. Un autre objectif est d'instaurer des conditions équitables dans le secteur de la pêche.

Les dispositions s'appliquent aux navires d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres et dont la puissance de l'appareil propulsif est supérieure ou égale à 750 kW. Elles concernent les navigants, officiers, ingénieurs et opérateurs radio.

L'UE ne peut pas devenir partie à la convention STCW-F car seuls des États peuvent y être parties. Quatre pays de l'UE (Danemark, Espagne, Lettonie et Lituanie) y ont déjà adhéré. Selon la Commission, certains volets de la convention relèvent de la compétence exclusive de l'UE en matière de reconnaissance des qualifications et affectent certaines dispositions du traité et du droit dérivé de l'UE. Dans ces conditions, les États membres doivent avoir l'autorisation du Conseil pour devenir parties à la convention STCW-F.

Le texte de la décision invite également tous les pays de l'UE dont des navires de pêche battent le pavillon ou dont les ports accueillent des navires de pêche en mer relevant du champ d'application de la convention, ou dont des établissements assurent la formation de personnel de navires de pêche, à devenir parties à la convention.

- [Décision du Conseil autorisant les États membres](#)
- [Organisation maritime internationale: STCW-F](#)

## TRANSPORTS TERRESTRES

### QUATRIÈME PAQUET FERROVIAIRE

Le Conseil cherchera à dégager une **orientation générale** sur une proposition visant à abroger le règlement en vigueur relatif à la **normalisation des comptes** des entreprises de chemin de fer. Les ministres feront également le point sur les **progrès** réalisés en ce qui concerne deux propositions visant à améliorer les services ferroviaires dans l'UE par l'**ouverture du marché** et un renforcement de la **gouvernance**.

Ensemble, ces propositions constituent le **volet "politique" ou "marché" du quatrième paquet ferroviaire**. Pour avoir force légale, elles devront également être approuvées par le Parlement européen.

#### **Normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer**

La proposition vise à abroger le règlement (CEE) n° 1192/69, qui est devenu obsolète et incompatible avec la législation de l'UE. Ce règlement a été à l'origine adopté pour aligner les coûts et avantages des entreprises de chemin de fer nationales monopolistiques sur ceux d'autres secteurs du transport.

Ces mesures particulières étaient nécessaires dans les années soixante, époque où les entreprises ferroviaires nationales assuraient certaines fonctions pour le compte d'autorités publiques. Elles versaient des allocations familiales et des pensions et couvraient les frais médicaux. Elles contribuaient à la politique d'emploi général en embauchant des gens dont elles n'avaient pas réellement besoin. Elles indemnisaient même les dommages de guerre sur leur propre budget. Ces coûts, et dans certains cas les bénéfices, ont mis les entreprises de chemin de fer dans une position d'inégalité par rapport aux autres modes de transport.

Seuls quatre États membres - Allemagne, Belgique, Irlande et Pologne - appliquent toujours le règlement. Les catégories de compensation encore d'application sont les dommages résultant d'accidents du travail, les pensions et les coûts relatifs aux installations de croisement. Le montant total annuel des compensations est légèrement supérieur à 100 millions d'euros.

Toutefois, les mêmes paiements peuvent être effectués dans le cadre d'autres instruments ou arrangements. Pour les coûts relatifs aux installations de croisement, qui représentent la catégorie la plus importante, un autre instrument sera en place pour le 16 juin 2015, date à laquelle la transposition de la directive établissant un espace ferroviaire unique européen doit être achevée.

Les ministres sont convenus que le règlement devrait entrer en vigueur un jour après sa publication au Journal officiel de l'UE, conformément à la suggestion de la Commission.

- [Normalisation des comptes: proposition d'orientation générale](#)

## Ouverture et gouvernance du marché ferroviaire

La directive et le règlement proposés visent à améliorer les **services nationaux de transport de voyageurs en les ouvrant à la concurrence**. Ils visent aussi à instaurer de nouvelles règles pour la **gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure**, afin d'assurer un accès égal à l'infrastructure et de mieux répondre aux besoins du marché.

Les ministres ont débattu des deux propositions lors de leur session d'octobre. Ils sont convenus qu'il est important de faire en sorte que les services ferroviaires soient plus dynamiques et plus à l'écoute du client et d'encourager les investissements et l'innovation. Toutefois, ils ont également exprimé de nombreuses préoccupations, et bon nombre d'entre eux ont estimé qu'il existait plusieurs moyens d'atteindre les mêmes objectifs.

Depuis, les travaux ont progressé au sein du groupe chargé du dossier. La présidence a élaboré un rapport, qui résume les travaux menés à ce jour et comprend des suggestions destinées à alimenter le débat.

- [Rapport sur l'état d'avancement des travaux concernant l'ouverture et la gouvernance du marché](#)

Afin de répondre aux préoccupations des délégations, **la présidence suggère d'examiner, entre autres, les questions suivantes:**

- des garanties devraient être conçues pour préserver l'"équilibre économique" ou la viabilité des contrats de service public, c'est-à-dire les contrats imposant la fourniture de services même lorsque ceux-ci ne sont pas rentables;
- des garanties devraient également être mises en place pour éviter que les entreprises commerciales puissent "choisir les bons morceaux". Cela signifie que ces entreprises ne devraient pas être autorisées à choisir les lignes rentables au détriment des lignes déficitaires d'intérêt public;
- les États membres devraient avoir la possibilité de grouper des lignes rentables et des lignes non rentables pour les contrats de service public;
- si le principe de la mise en concurrence est retenu, il faudrait autoriser un certain nombre d'exceptions;
- il appartiendrait aux États membres de choisir leur propre modèle de gouvernance. Il y aurait des règles communes pour garantir l'impartialité des gestionnaires de l'infrastructure et la transparence des flux financiers, quelque soit la structure;
- les délais devraient être plus longs que ceux suggérés par la Commission.

Les suggestions de la présidence sont destinées à alimenter le débat et ne se veulent en aucun cas directives.

### Propositions de la Commission

Après l'ouverture à la concurrence des services de fret ferroviaire en 2007 et du transport international de voyageurs en 2010, la Commission propose d'ouvrir à la concurrence les services ferroviaires nationaux de transport de voyageurs à partir de décembre 2019. Les entreprises ferroviaires de l'UE auraient dès lors un accès égal aux voies, aux signaux et aux gares dans l'ensemble des pays de l'UE pour exploiter des services nationaux de transport de passagers.

C'est également à partir de 2019 que les contrats de service public - qui représentent aujourd'hui plus de 90 % des voyages en train effectués dans l'UE - seraient, d'une manière générale, soumis à une mise en concurrence obligatoire. Les contrats existants attribués directement pourraient être honorés jusqu'à leur date d'expiration, mais pas au-delà de la fin de 2022.

La Commission suggère également de renforcer les règles de l'UE concernant la séparation entre les gestionnaires de l'infrastructure, qui exploitent le réseau et les gares, et les entreprises ferroviaires, qui fournissent les services. Les monopoles ferroviaires nationaux assurant les deux fonctions seraient scindés en deux ("séparation institutionnelle"). Ou bien, si des États membres devaient souhaiter maintenir une structure de holding existante, des dispositifs stricts seraient mis en place pour garantir l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure.

## Quatrième paquet ferroviaire - toile de fond

Le quatrième paquet ferroviaire, que la Commission a présenté en janvier 2013, vise à lever les derniers obstacles à l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen. L'objectif poursuivi est d'accroître la part du transport ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport à plus forte intensité de carbone, et de stimuler la compétitivité et la croissance.

Le paquet comprend également un pilier technique, formé de propositions relatives à l'interopérabilité et à la sécurité des chemins de fer européens ainsi qu'à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Le Conseil négocie actuellement les trois propositions avec le Parlement européen.

- [Quatrième paquet ferroviaire](#)

## DIVERS

- Résultats de la conférence annuelle de l'AESA sur la sécurité - Vers une simplification, un assouplissement et une amélioration des règles pour l'aviation générale, y compris les véhicules aériens sans pilote (Rome, les 15 et 16 octobre 2014)

Informations communiquées par la présidence

- Programmes européens de navigation par satellite (Galileo et EGNOS)

Informations communiquées par la Commission sur l'état d'avancement des travaux

- Situation en matière de transports routiers dans le contexte des inspections approfondies des véhicules lituaniens récemment instaurées par les autorités russes

[Informations communiquées par la délégation lituanienne](#)

- Programme de travail de la prochaine présidence

[Informations communiquées par la délégation lettonne](#)

---