



CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE



7253/13

(OR. en)

PRESSE 97

PR CO 15

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

3229e session du Conseil

Transports, télécommunications et énergie

Bruxelles, le 11 mars 2013

Président **Leo VARADKAR**
Ministre des transports, du tourisme et des sports

P R E S S E

Rue de la Loi, 175 B – 1048 BRUXELLES Tél.: +32 (0)2 281 6319 / 6319 Fax: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

7253/13

1
FR

Principaux résultats du Conseil

*Le Conseil a tenu un débat sur une proposition de refonte de la directive de 2008 relative à **l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'UE**, ce qui a marqué le début de ses travaux consacrés au "quatrième paquet ferroviaire" récemment publié par la Commission. Cette refonte, qui fait partie du volet technique du paquet, vise à accélérer l'intégration de l'ensemble du réseau ferroviaire européen en levant les obstacles administratifs et techniques.*

*Le Conseil a également assisté à un exposé de la Commission qui a présenté son initiative récente intitulée "**Énergie propre et transports**" et a procédé à un échange de vues à ce sujet. Cette initiative a pour objectif de rompre la dépendance des transports à l'égard du pétrole et de réduire les émissions de gaz à effet de serre de ce secteur en accélérant l'adoption par le marché de carburants de substitution et de véhicules adaptés à leur utilisation. L'initiative comprend une communication définissant, pour tous les modes de transport, une stratégie pour la promotion des carburants de substitution et une proposition de directive visant à mettre en place une **infrastructure minimale pour les carburants de substitution** dans l'ensemble de l'UE.*

SOMMAIRE¹

PARTICIPANTS..... Error! Bookmark not defined.

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

Nouvelles règles d'interopérabilité dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire	6
Énergie propre et transports	7
Comptes rendus d'événements dans l'aviation civile	8
DIVERS	9
Échange de quotas d'émission dans le secteur de l'aviation.....	9
Accord global UE-Brésil relatif au transport aérien	10
Accès au marché du transport de marchandises par route	10

AUTRES POINTS APPROUVÉS

aucun

¹

- Lorsque des déclarations, des conclusions ou des résolutions ont été formellement adoptées par le Conseil, cela est indiqué dans le titre du point concerné et le texte figure entre guillemets.
- Les documents dont la référence est mentionnée sont accessibles sur le site internet du Conseil <http://www.consilium.europa.eu>.
- Les actes adoptés comportant des déclarations au procès-verbal accessibles au public sont signalés par un astérisque; ces déclarations sont accessibles sur le site internet du Conseil mentionné ci-dessus ou peuvent être obtenues auprès du Service de presse.

PARTICIPANTS

Belgique:

M. Olivier BELLE

Représentant permanent adjoint

Bulgarie:

M. Krostian KRASTEV

Vice-ministre des transports, des technologies de l'information et de la communication

République tchèque:

M. Jakub DÜRR

Représentant permanent adjoint

Danemark:

M. Jonas BERING LIISBERG

Représentant permanent adjoint

Allemagne:

M. Peter RAMSAUER

Ministre fédéral des transports, de la construction et du développement urbain

Estonie:

M. Clyde KULL

Représentant permanent adjoint

Irlande:

M. Leo VARADKAR

Ministre des transports, du tourisme et des sports

Grèce:

M. Andreas PAPASTAVROU

Représentant permanent adjoint

Espagne:

M^{me} Ana Maria PASTOR JULIÁN

Ministre des transports

France:

M. Alexis DUTERTRE

Représentant permanent adjoint

Italie:

M. Mario CIACCIA

Vice-ministre chargé des infrastructures et des transports

Chypre:

M. George ZODIATES

Représentant permanent adjoint

Lettonie:

M. Viktors VALAINIS

Secrétaire parlementaire

Lituanie:

M. Rimantas SINKEVIČIUS

Ministre des transports et des communications

Luxembourg:

M. Claude WISELER

Ministre du développement durable et des infrastructures

Hongrie:

M. Olivér VÁRHELYI

Représentant permanent adjoint

Malte:

M. Patrick R. MIFSUD

Représentant permanent adjoint

Pays-Bas:

M. Derk OLDENBURG

Représentant permanent adjoint

Autriche:

M. Harald GÜNTHER

Représentant permanent adjoint

Pologne:

M. Maciej JANKOWSKI

Sous-secrétaire d'État au ministère des transports, de la construction et de l'économie maritime

Portugal:

M. Sérgio MONTEIRO

Secrétaire d'État aux travaux publics, aux transports et aux communications

Roumanie:

M. Relu FENECHIU

Ministre des transports

Slovénie:

M. Igor ŠALAMUN

Secrétaire d'État, ministère des infrastructures et de l'aménagement du territoire

Slovaquie:

M. František PALKO

Secrétaire d'État au ministère des transports, de la construction et du développement régional

Finlande:

M^{me} Merja KYLLÖNEN

Ministre des transports

Suède:

M. Jan OLSSON

Représentant permanent adjoint

Royaume-Uni:

M. Patrick M'CLOUGHLIN

Ministre des transports

.....
Commission:

M. Siim KALLAS

Vice-président

.....
Le gouvernement de l'État en voie d'adhésion était représenté comme suit:

Croatie:

M. Siniša HAJDAS DONČIĆ

Ministre des affaires maritimes, des transports et des infrastructures

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

TRANSPORTS TERRESTRES

Nouvelles règles d'interopérabilité dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire

Le Conseil a tenu un débat sur une proposition de refonte de la directive de 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'UE (proposition: [doc. 6013/13](#), rapport au Conseil: [doc. 6627/13](#)), ce qui a marqué le début de ses travaux consacrés au "quatrième paquet ferroviaire" récemment publié par la Commission. Cette proposition fait partie du volet technique du paquet, de même que les propositions de modifications de la directive de 2004 sur la sécurité ferroviaire et du règlement de 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne. Ce pilier technique prévoit essentiellement que les procédures d'autorisation et de certification requises pour assurer l'interopérabilité technique et la sécurité des chemins de fer dans l'ensemble de l'Union devraient être confiées à un organe central, l'Agence ferroviaire européenne (AFE), afin de réduire les coûts et de faciliter l'accès de nouveaux opérateurs au marché.

La directive de 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire énonce les conditions administratives, techniques et opérationnelles qui doivent être satisfaites pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire dans l'UE. La refonte proposée vise à supprimer les obstacles administratifs et techniques qui entravent encore la réalisation d'un marché ferroviaire unique, en particulier en améliorant l'efficacité de la procédure d'autorisation des véhicules grâce au renforcement du rôle de l'Agence ferroviaire européenne ainsi qu'en précisant et actualisant les normes techniques et les règles pour l'évaluation de la conformité. Ces mesures devraient permettre de réduire les frais administratifs, d'accélérer les procédures administratives et d'accroître les économies d'échelle pour les entreprises ferroviaires exerçant leurs activités dans l'UE.

Au cours du débat, les ministres ont, dans l'ensemble, reconnu qu'il était nécessaire d'accroître l'efficacité du processus d'autorisation. Cependant, des craintes ont été exprimées quant au transfert de compétences des autorités nationales à l'Agence ferroviaire européenne tel qu'il est proposé par la Commission. Plus particulièrement, plusieurs États membres ont souligné que les autorités nationales devraient demeurer compétentes en matière d'autorisation des véhicules utilisés uniquement sur le territoire national ou sur des réseaux locaux ou régionaux, afin que les spécificités des différents pays puissent être dûment prises en compte. Certaines délégations ont fait valoir que l'harmonisation des infrastructures ferroviaires n'était pas encore assez avancée pour justifier une procédure d'autorisation centralisée et elles ont suggéré de renforcer progressivement le rôle de l'AFE. Plusieurs délégations ont estimé qu'il conviendrait d'attribuer à l'AFE un rôle de surveillance renforcé mais qu'elle ne devrait se voir conférer aucune compétence en matière d'autorisations. La question de la responsabilité en cas d'accidents a également été soulevée.

Les discussions se poursuivront sur la proposition au sein des instances préparatoires du Conseil compte tenu des observations formulées par les ministres.

Durant la présidence irlandaise, les travaux concernant le quatrième paquet ferroviaire porteront essentiellement sur le volet technique, en particulier sur la directive relative à l'interopérabilité. Outre les trois propositions faisant partie de ce volet, le nouveau paquet inclut également trois autres propositions législatives visant à modifier la législation de l'UE en vigueur, l'objectif étant d'ouvrir davantage le marché des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs et d'instaurer de nouvelles règles de gouvernance pour la gestion des infrastructures et les activités de transport. L'objectif général de ce paquet consiste à achever le processus d'ouverture du marché dans le secteur du rail et à assurer une stabilité et une visibilité législatives propices au développement économique, de manière à améliorer la compétitivité des transports ferroviaires dans l'UE par rapport à d'autres modes de transport.

Pour de plus amples informations sur le nouveau paquet ferroviaire, voir également la communication de la Commission ([doc. 5855/12](#)) et le [site Internet](#) de la Commission sur ce thème.

QUESTIONS HORIZONTALES ET INTERMODALES

Énergie propre et transports

Le Conseil a assisté à un exposé de la Commission qui a présenté son initiative récente intitulée "Énergie propre et transports" et a procédé à un échange de vues à ce sujet. Cette initiative a pour objectif de rompre la dépendance des transports à l'égard du pétrole et de réduire les émissions de gaz à effet de serre de ce secteur en accélérant l'adoption par le marché de carburants de substitution et de véhicules adaptés à leur utilisation. Cette initiative, qui a été publiée à la fin du mois de janvier, comprend une communication définissant la stratégie européenne en matière de carburants de substitution ([doc. 5736/13](#)) et une proposition de directive connexe sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution ([doc. 5899/13](#)) (voir également le rapport au Conseil dans le [doc. 6654/13](#)).

Ladite communication définit, pour tous les modes de transport, une stratégie globale pour la promotion des carburants de substitution et la feuille de route pour sa mise en œuvre dans l'UE. L'objectif est d'établir un cadre d'action à longue échéance destiné à orienter le développement technologique et les investissements dans le déploiement de ces carburants et à stimuler la confiance des consommateurs dans ceux-ci.

Dans le cadre de cette stratégie, la proposition de directive vise à créer une infrastructure minimale pour les carburants de substitution dans l'ensemble de l'UE, mesure de première importance qui est considérée comme déterminante pour que les consommateurs acceptent ces carburants et que l'industrie continue de développer et de déployer la technologie correspondante. À cette fin, la proposition de directive fixe, pour chaque État membre, un nombre minimum de points de recharge pour les véhicules électriques et de points de ravitaillement en gaz naturel et en hydrogène, et prévoit des exigences en matière de normes techniques communes, notamment en ce qui concerne la prise standard commune pour les véhicules électriques. Selon la proposition de la Commission, ces points de recharge et de ravitaillement devraient être en place d'ici la fin de 2020, des délais plus longs étant prévus dans certains cas particuliers, et les normes techniques devraient être fixées d'ici la fin de 2015. Il appartiendra aux États membres de déterminer, au moyen de cadres d'action nationaux, la manière dont ces règles communes devront être mises en œuvre.

Dans le cadre du débat qui a eu lieu au sein du Conseil, les ministres se sont, de manière générale, félicités de cette initiative et ont reconnu la nécessité d'une harmonisation et d'une normalisation. De nombreuses délégations ont toutefois exprimé des préoccupations en ce qui concerne les objectifs chiffrés pour les points de recharge et de ravitaillement, le financement des mesures proposées et les délais de mise en œuvre. Il a été souligné que les États membres avaient besoin de flexibilité pour la mise en œuvre. Des questions ont également été soulevées quant aux normes et aux technologies en constante évolution. En outre, un certain nombre d'États membres ont également mis l'accent sur la dimension maritime de l'initiative.

Les instances préparatoires du Conseil poursuivront l'examen de la proposition à la lumière des observations formulées par les ministres.

La Commission a présenté sa proposition à la fin du mois de janvier de cette année. L'adoption de ce texte requiert l'approbation du Conseil ainsi que du Parlement européen.

AVIATION

Comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

Le Conseil a pris acte de l'état d'avancement des travaux de révision de la directive de 2003 relative aux comptes rendus d'événements susceptibles de mettre en péril la sécurité aérienne (proposition de la Commission: [doc. 18118/12](#)). La révision, qui s'appuie sur la directive de 2003, laquelle a rendu obligatoire la déclaration de tels événements, vise à améliorer le système de communication d'informations et à faire en sorte que les données collectées soient utilisées de manière efficace en vue de prévenir les accidents futurs, se rapprochant ainsi davantage d'un système proactif de gestion de la sécurité aérienne fondé sur les risques. L'objectif global est de contribuer à réduire le nombre d'accidents aériens dans un contexte de trafic en croissance.

À cette fin, la proposition de directive, qui remplacera la directive de 2003, actualise la liste des incidents à signaler et la liste des personnes tenues d'en rendre compte, tout en exigeant aussi que des systèmes de comptes rendus facultatifs soient mis en place pour faciliter la collecte d'informations qui ne sont pas prévues par le système obligatoire mais que la personne en rendant compte estime importantes. Le nouveau texte contient également des dispositions destinées à améliorer la qualité des données communiquées et à veiller à ce qu'elles soient exhaustives, à clarifier le flux d'informations et à étendre l'échange d'informations. En outre, la Commission propose de renforcer la protection des personnes qui rendent compte d'incidents, afin d'inciter quiconque à le faire sans craindre d'être sanctionné ou poursuivi, pour autant que ces personnes n'aient pas commis de négligence grave. En outre, de nouvelles obligations seraient mises en place afin que les comptes rendus d'événements soient analysés convenablement en vue de déterminer les risques pour la sécurité et que des mesures de suivi soient prises pour remédier aux défaillances constatées en matière de sécurité.

Les discussions relatives à cette proposition ont récemment commencé au sein du groupe du Conseil (voir le rapport sur l'état d'avancement des travaux dans le [doc. 6666/13](#)). Il ressort de ces débats que tous les États membres se sont félicités, de manière générale, de cette proposition, bien que des inquiétudes aient été exprimées sur certains points tels que:

- la liste des types d'événements qui doivent être signalés;
- les coûts et la charge que les nouvelles obligations de comptes rendus pourraient entraîner pour les administrations et le secteur concerné, en particulier les petites et moyennes entreprises;
- le degré de protection qui devrait être accordé aux employés qui rendent compte d'événements et les dispositions administratives qui doivent être mises en place entre les autorités judiciaires et les autorités de sécurité afin de trouver le bon équilibre entre les intérêts de la justice et la sécurité de l'aviation;
- les délais de mise en œuvre du règlement.

La présidence a pour but de parvenir à définir une position du Conseil ("orientation générale", dans l'attente de la position du Parlement européen) sur la proposition lors de la session du Conseil "Transports" de juin.

La proposition a été présentée par la Commission à la fin du mois de décembre 2012. Elle doit être approuvée à la fois par le Conseil et le Parlement européen pour être adoptée.

DIVERS

Échange de quotas d'émission dans le secteur de l'aviation

La Commission a informé le Conseil de l'état d'avancement des négociations sur l'action entreprise au niveau mondial pour lutter contre les émissions provenant de l'aviation ([doc. 7066/13](#)).

Les négociations qui se déroulent actuellement dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) concernent en particulier la mise au point d'une approche de la question fondée sur le marché au niveau mondial et doivent conduire à l'élaboration d'une résolution qui sera soumise à l'assemblée de l'OACI en septembre 2013.

Afin d'apporter leur contribution pour qu'une solution puisse être trouvée au niveau mondial lors de l'assemblée qui se réunira en automne, le Conseil et le Parlement européen examinent actuellement une proposition législative visant à suspendre temporairement l'application du régime d'échange de droits d'émission de l'UE pour les vols internationaux à destination et en provenance de l'Europe. La Commission a insisté sur le fait qu'il était important d'adopter la proposition d'ici la fin avril afin d'éviter des complications administratives et juridiques.

Accord global UE-Brésil relatif au transport aérien

La Commission a informé le Conseil de l'état des travaux concernant l'accord global UE-Brésil relatif au transport aérien, qui a été paraphé par les deux parties en 2011 mais n'a pas été signé à ce jour par le Brésil (*doc. 7069/13*). Le Brésil demande maintenant la réouverture des négociations sur certains points de l'accord. La Commission considère que la renégociation est inévitable et a l'intention de demander au Conseil d'élargir le mandat initial de négociation pour qu'il puisse couvrir toutes les demandes du Brésil.

Accès au marché du transport de marchandises par route

La délégation polonaise, au nom des pays de Visegrad (République tchèque, Hongrie, Pologne et République slovaque) et avec le soutien d'un certain nombre d'autres États membres, a fait part de ses préoccupations quant à l'intention de la Commission de proposer une révision des règles d'accès au marché du transport de marchandises par route afin de continuer de lever les restrictions au cabotage routier dans l'UE (*doc. 7020/13*). La Pologne a fait valoir que, avant que la Commission ne soumette une telle proposition législative de révision, le Conseil devrait tout d'abord avoir la possibilité de discuter comme il se doit de cette question sur la base d'un rapport que la Commission doit établir sur l'état du marché du transport routier dans l'UE.

L'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France et l'Italie ont également fait une déclaration commune (*doc. 7342/13*) pour indiquer qu'elles estimaient que toute proposition législative en vue de la libéralisation du cabotage routier serait prématurée à ce stade et qu'il convenait sur tout de s'efforcer de mettre en œuvre et de compléter les règles existantes, en particulier, pour s'attaquer à des questions telles que les normes de travail et le non-respect des obligations et parvenir à la convergence des pratiques de contrôle.

Certains autres pays ont cependant souligné qu'ils seraient favorables à ce que la libéralisation soit poussée plus avant dans ce domaine, conformément à l'objectif d'un marché unique des transports.

La Commission a assuré les États membres qu'elle étudierait la situation de manière approfondie avant de présenter toute proposition.