



CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE



10320/14

(OR. en)

PRESSE 317
PR CO 30

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

3318^e session du Conseil

Transports, télécommunications et énergie

Luxembourg, les 5 et 6 juin 2014

Présidents **Michaïl Chrysochoïdis**
Ministre des infrastructures, des transports et des réseaux
Michaïl Papadopoulos
Secrétaire d'État aux infrastructures, aux transports et
aux réseaux

P R E S S E

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

Principaux résultats du Conseil

Taille des camions

Le Conseil est parvenu à un **accord politique** sur de nouvelles règles en ce qui concerne les dimensions et le poids maximaux des camions, des autobus et des autocars. Les règles modifiées visent à améliorer l'aérodynamique et l'efficacité énergétique de ces véhicules et à renforcer la sécurité routière. Voir le [communiqué de presse](#).

Interopérabilité et sécurité des chemins de fer et Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

Le Conseil est en outre parvenu à un **accord politique** sur les projets de directives concernant l'interopérabilité et la sécurité des chemins de fer européens ainsi que sur le projet de règlement relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Ensemble, ces trois actes législatifs forment le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire. Voir le [communiqué de presse](#).

Politique relative aux transports maritimes

Le Conseil a adopté des [conclusions](#) sur la révision à mi-parcours de la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 et ses perspectives jusqu'en 2020. Ces conclusions incorporent la déclaration d'Athènes adoptée par les ministres européens des transports maritimes lors de leur réunion informelle du 7 mai.

Par ailleurs, les ministres ont pris note de **rapports d'avancement** des travaux sur une proposition d'actualisation des règles de l'UE relatives aux **droits des passagers aériens** ainsi que sur un projet de règlement concernant **l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports**.

M. Michail Chrysochoidis, ministre grec des infrastructures, des transports et des réseaux, a déclaré: "Dès le départ, nous nous sommes fixés un objectif pour notre présidence, ce qui a exigé des efforts inlassables afin de promouvoir des transports efficaces et durables. Nous avons travaillé d'arrache-pied afin d'y parvenir et nous nous sommes efforcés d'accroître les économies d'échelle pour les entreprises de transport, surtout les chemins de fer, dans toute l'UE, de réduire les frais administratifs, d'accélérer les procédures, d'éviter les discriminations et de renforcer la concurrence tout en réduisant la consommation d'énergie et la dégradation de l'environnement. Nous avons placé les besoins des citoyens et des sociétés au cœur de notre travail dans le domaine de la politique des transports. Nous continuerons de concentrer nos efforts sur ces tâches jusqu'à la fin de notre présidence."

Sécurité des réseaux et de l'information

Le Conseil a pris note des avancées réalisées sur une proposition visant à assurer un niveau élevé de sécurité des réseaux et de l'information dans l'UE. La présidence a conclu que le Conseil était convenu que l'approche exposée dans le rapport de la présidence sur cette proposition pourrait constituer une bonne base pour poursuivre les travaux.

Marché unique des télécommunications ("paquet télécommunications")

Le Conseil a en outre pris note de l'état d'avancement des travaux relatifs à la proposition visant à modifier le cadre réglementaire de l'UE en matière de télécommunications.

M. Michail Papadopoulos, secrétaire d'État de la Grèce aux infrastructures, aux transports et aux réseaux, a déclaré: "Les télécommunications et les technologies de l'information et de la communication (TIC) sont utilisées pratiquement dans chaque fonction de notre vie et les risques qui accompagnent cette utilisation sont omniprésents. La sûreté et la sécurité de tels systèmes ont figuré au premier rang de nos priorités pendant la présidence, même s'il faut rester conscient, parallèlement, de la nécessité d'assurer des services de haut niveau en réduisant les coûts pour tous. Au cours des dernières semaines de notre présidence, nous poursuivrons les travaux sur ces questions."

*Sous "Divers", la présidence a souligné que deux grandes propositions relevant de la stratégie numérique venaient d'être adoptées ou allaient l'être; il s'agit de la directive sur la **réduction des coûts du haut débit**, adoptée en mai (voir le [communiqué de presse](#)) et du règlement sur **l'identification électronique et les services de confiance**, dont l'adoption définitive devrait intervenir en juillet (voir le [communiqué de presse](#) sur l'accord avec le Parlement). La présidence a en outre informé les ministres de l'évolution récente de la situation concernant la proposition sur **l'accessibilité du web**. La Commission a communiqué des informations sur son **tableau de bord de la stratégie numérique** et la future **présidence italienne** a présenté son **programme de travail** dans le domaine des télécommunications pour le deuxième semestre de 2014.*

SOMMAIRE¹

PARTICIPANTS.....	6
 POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT	
TRANSPORTS TERRESTRES	8
Interopérabilité et sécurité des chemins de fer et Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.....	8
Taille des camions.....	8
AVIATION	9
Droits des passagers aériens.....	9
TRANSPORTS MARITIMES.....	11
Services portuaires	11
Politique relative aux transports maritimes.....	12
Divers	13
– Réunion informelle des ministres du transport - résultats du déjeuner de travail.....	13
– Shift2Rail	13
– Informations concernant les infractions en matière de sécurité routière	13
– Suivi des avions.....	13
– Redevances aéroportuaires	14
– Influence de l'Union européenne au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale	14
– Aviation et dimension sociale	14
– Programme de travail de la prochaine présidence dans le domaine des transports	14

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.

TÉLÉCOMMUNICATIONS.....	15
Sécurité des réseaux et de l'information.....	15
Marché unique des télécommunications	17
Divers	19
– État d'avancement des dossiers législatifs	19
– Tableau de bord de la stratégie numérique.....	19
– Programme de travail de la prochaine présidence dans le domaine des télécommunications	19

AUTRES POINTS APPROUVÉS

aucun

PARTICIPANTS

Belgique:

M. Olivier BELLE

Représentant permanent adjoint

Bulgarie:

M. Danaïl PAPAHOV

Ministre des transports, des technologies de l'information et des communications

M^{me} Petia VASSILEVA

Représentant permanent adjoint

République tchèque:

M. Ladislav NĚMEC

Vice-ministre des transports

M. Jakub DÜRR

Représentant permanent adjoint

Danemark:

M. Magnus HEUNIKE

Ministre des transports

M. Michael DITHMER

Secrétaire d'État, ministère des entreprises et de la croissance

Allemagne:

M^{me} Katherina REICHE

Secrétaire d'État parlementaire auprès du ministre fédéral des transports et des infrastructures numériques

M. Guido PERUZZO

Représentant permanent adjoint

Estonie:

M. Clyde KULL

Représentant permanent adjoint

Irlande:

M. Leo VARADKAR

Ministre des transports, du tourisme et des sports

M. Thomas HANNEY

Représentant permanent adjoint

Grèce:

M. Michaïl CHRYSOCHOÏDIS

Ministre des infrastructures, des transports et des réseaux

M. Michaïl PAPADOPOULOS

Secrétaire d'État aux infrastructures, aux transports et aux réseaux

Espagne:

M^{me} Ana María PASTOR JULIÁN

Ministre de de l'équipement et des transports

M. Victor CALVO-SOTELO IBÁÑEZ-MARTÍN

Secrétaire d'État aux télécommunications et à la société de l'information

France:

M. Frédéric CUVILLIER

Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche

M. Alexis DUTERTRE

Représentant permanent adjoint

Croatie:

M. Siniša Hajdaš DONČIĆ

Ministre des affaires maritimes, des transports et des infrastructures

Italie:

M. Maurizio LUPI

Ministre des infrastructures et des transports

M. Antonello GIACOMELLI

Secrétaire d'État au ministère des infrastructures et des transports

Chypre:

M. Marios DIMITRIADIS

Ministre des communications et des travaux publics

Lettonie:

M. Kaspars OZOLIŅŠ

Secrétaire d'État, ministère des transports

Lituanie:

M. Arijandas ŠLIUPAS

Vice-ministre des transports et des communications

Luxembourg:

M. François BAUSCH

Ministre du développement durable et des infrastructures

M. Georges FRIDEN

Représentant permanent adjoint

Hongrie:

M. Pál VÖLNER

Secrétaire d'État chargé de l'infrastructure, ministère du développement national

M. Olivér VÁRHELYI

Représentant permanent adjoint

Malte:

M. José A. HERRERA

Secrétaire d'État à la compétitivité et à la croissance économique, ministère de l'économie, de l'investissement et des petites entreprises
Représentant permanent adjoint

M. Neil Kerr

Pays-Bas:

M. Wepke KINGMA

Représentant permanent adjoint

Autriche:

M^{me} Doris BURES

Ministre fédérale des transports, de l'innovation et de la technologie
Représentant permanent adjoint

M. Harald GÜNTHER

Pologne:

M. Rafał TRZASKOWSKI

Mr Zbigniew KLEPACKI

Ministre de l'administration et de la numérisation
Sous-secrétaire d'État au ministère de l'infrastructure et du développement

Portugal:

M. Sérgio SILVA MONTEIRO

Secrétaire d'État aux infrastructures, aux transports et aux communications

M. Pedro COSTA PEREIRA

Représentant permanent adjoint

Roumanie:

Mr Dan-Coman ŞOVA

M. Alexandru-Răzvan COTOVELEA

Ministre des transports
Ministre de la société de l'information

Slovénie:

M. Bojan BABIČ

M. Mirko PEČARIČ

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

Slovaquie:

M. František PALKO

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

Finlande:

M^{me} Henna VIRKKUNEN

M^{me} Marianne HUUSKO-LAMPONEN

Ministre de l'administration publique et des collectivités locales
Représentant permanent adjoint

Suède:

M^{me} Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

M. Jan OLSSON

Ministre des infrastructures
Représentant permanent adjoint

Royaume-Uni:

M. Robert GOODWILL

M. Ed VAIZEY

Secrétaire d'État chargé des transports, ministère des transports
Secrétaire d'État chargé de la culture, de la communication et des industries de la création, ministère de la culture, des médias et des sports

Commission:

M. Siim KALLAS

M^{me} Neelie KROES

Vice-président

Vice-président

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

TRANSPORTS TERRESTRES

Interopérabilité et sécurité des chemins de fer et Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

Le Conseil est parvenu à un **accord politique** sur les projets de directives concernant **l'interopérabilité et la sécurité des chemins de fer européens** ainsi que sur le projet de règlement relatif à l'**Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer** (doc. [9768/1/14 REV 1](#), [9766/1/14 REV 1](#) et [9767/14](#)).

Ensemble, ces trois actes législatifs forment le **pilier technique du quatrième paquet ferroviaire**, que la Commission a publié en janvier 2013.

L'achèvement de ce pilier technique devrait accroître les économies d'échelle des entreprises ferroviaires dans toute l'UE, réduire les coûts administratifs et accélérer les procédures. Il devrait également permettre d'éviter toute discrimination dissimulée dans la délivrance de certificats de sécurité et d'autorisations de véhicules.

Pour en savoir plus, voir le communiqué de presse figurant dans le document [10401/14](#).

Taille des camions

Les ministres sont parvenus à un **accord politique** sur de nouvelles règles en ce qui concerne **les dimensions et le poids maximaux autorisés des poids lourds, des autobus et des autocars** ([10761/14](#)). La proposition (doc. [8953/13](#), rapport au Conseil: doc. [10204/14](#)) vise à modifier la [directive actuelle](#), de 1996, afin d'améliorer l'aérodynamique et l'efficacité énergétique de ces véhicules ainsi que de renforcer la sécurité routière.

Plus particulièrement, la proposition prévoit d'accorder des dérogations à la longueur des véhicules de manière à permettre l'adjonction d'ailerons arrière ou la modification de l'avant afin d'améliorer l'aérodynamique. Le nouveau profilage de la cabine des camions permettra d'améliorer le champ de vision tant des chauffeurs que des autres usagers de la route. Les nouvelles structures d'absorption d'énergie et la nouvelle zone de déformation réduiront sensiblement l'impact des collisions frontales, ce qui permettra de sauver la vie de nombreux piétons et cyclistes.

Pour en savoir plus, voir le communiqué de presse figurant dans le document [8837/14](#).

AVIATION

Droits des passagers aériens

Se fondant un rapport établi par la présidence (doc. [9820/1/14 REV 1](#) + [ADD 1 REV 1](#)), le Conseil **a pris note des progrès** accomplis dans la proposition de **mise à jour des règles de l'UE relatives aux droits des passagers aériens**.

Le projet de règlement vise essentiellement à clarifier les règles qui s'appliquent en cas de vols retardés ou annulés et à améliorer d'autres aspects tels que le traitement des plaintes et le respect des droits des passagers. La proposition vise également à tenir compte des conséquences financières qu'ont les droits des passagers pour le secteur du transport aérien, et à veiller ainsi à ce que les transporteurs aériens européens exercent leurs activités dans des conditions harmonisées sur un marché libéralisé.

Des **progrès notables** ont été réalisés sur ce dossier depuis le débat d'orientation que le Conseil a tenu en octobre 2013. En particulier, les dispositions donnant lieu à l'application des droits des passagers aériens à d'autres modes de transport ont été supprimées, et celles relatives au retard sur l'aire de trafic ont été affinées. La limite pécuniaire applicable aux frais d'hébergement en cas de perturbations importantes pendant le voyage a été supprimée, et les règles visant à informer les passagers de leurs droits ont été considérablement améliorées.

Une attention particulière a été accordée à la délimitation rigoureuse des possibilités dont disposent les compagnies aériennes de demander à être exemptées du versement d'une indemnisation. Par exemple, les délégations sont, d'une manière générale, d'accord pour estimer que les compagnies aériennes ne devraient pas invoquer des défauts techniques pour refuser de verser une indemnisation. Des efforts ont donc été déployés pour définir dans quelles conditions les compagnies aériennes peuvent invoquer des défauts techniques pour demander à être exemptées du versement d'une indemnisation.

Pour ce qui est de la nécessité d'assurer l'application effective du règlement, des progrès importants ont été réalisés, un compromis ayant été dégagé sur une procédure simple et claire permettant aux passagers de soumettre des plaintes aux compagnies aériennes et, ultérieurement, à des organismes de règlement extrajudiciaire des litiges.

Toutefois, en dépit du travail intense qui a été effectué et des progrès enregistrés, il convient de poursuivre les travaux sur un certain nombre de questions. Les **grandes questions en suspens** sont notamment les suivantes: les seuils de déclenchement de l'indemnisation, l'indemnisation en cas de correspondance manquée, et le statut de toute liste - qu'elle soit exhaustive ou non exhaustive, contraignante ou non contraignante - établissant des dérogations à l'obligation d'indemnisation (circonstances exceptionnelles).

Au sujet de la responsabilité du transporteur aérien, la seule grande question encore en suspens concerne les bagages de cabine. Il reste encore à décider s'il faut prévoir des dispositions claires sur la règle dite du "bagage à main unique", qui permettrait à tous les passagers des aéroports de l'Union de prendre des articles à bord dans les mêmes conditions, ou si cela devrait être considéré comme relevant de la liberté commerciale du transporteur aérien.

La Commission a présenté sa proposition (doc. [7615/13](#)) aux ministres des transports en juin 2013. L'adoption de ce règlement requiert l'approbation du Conseil et du Parlement européen. Celui-ci a adopté sa position en première lecture en février 2014.

En ce qui concerne les dispositions actuelles en matière de droits des passagers, voir le [règlement de 2004 en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol](#) et le [règlement de 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages](#).

TRANSPORTS MARITIMES

Services portuaires

Le Conseil a pris note de l'état des travaux relatifs aux nouvelles règles proposées pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports, en se basant sur un rapport sur l'avancement des travaux élaboré par la présidence (doc. [9771/14](#)).

Le règlement proposé (doc. [10154/13](#)) établit un cadre pour l'accès au marché des services portuaires dans l'UE. Il instaure également des règles communes sur la transparence financière des ports et les redevances à appliquer par les gestionnaires des ports ou les prestataires de services portuaires.

Il devrait s'appliquer à certaines catégories spécifiques de services et à tous les ports maritimes énumérés dans les [orientations pour le réseau transeuropéen de transport](#). Les États membres devraient avoir la possibilité de décider d'appliquer le règlement à d'autres ports également.

Les nouvelles règles devraient contribuer à assurer des conditions de concurrence plus équitables et à réduire l'insécurité juridique, ce qui permettra d'encourager des services et des investissements portuaires efficaces. Cela pourrait contribuer à réduire les coûts pour les utilisateurs des transports. Ces dispositions pourraient également permettre de créer de nouvelles liaisons maritimes à courte distance et d'améliorer l'intégration du transport maritime avec d'autres modes de transport.

Au sein du Conseil, le groupe "Transports maritimes" a procédé à un examen article par article d'une partie du texte et a mené une discussion d'ordre plus général sur le reste. Ces débats ont montré que, même si les États membres sont, dans leur majorité, favorables aux objectifs généraux qui sous-tendent la proposition, ils n'en nourrissent pas moins des préoccupations en ce qui concerne tant le fond de la proposition que la forme de l'instrument juridique, la plupart des délégations ayant exprimé une préférence pour une directive au lieu d'un règlement.

Les préoccupations exprimées par les délégations quant au fond portent, entre autres, sur le champ d'application du règlement, en ce qui concerne à la fois les services et les ports soumis au règlement. La plupart des États membres souhaiteraient que des procédures plus simples et plus cohérentes soient prévues dans l'ensemble de la proposition. De nombreuses délégations ont demandé une plus grande souplesse en ce qui concerne les procédures de contrôle du respect des exigences minimales prévues pour la fourniture de services portuaires. Elles ont également indiqué qu'il était nécessaire de faire preuve de plus de souplesse en ce qui concerne la limitation du nombre de prestataires de services. Les délégations ont, par exemple, demandé que des considérations relatives à la sûreté, à la sécurité et à l'environnement soient incluses parmi les motifs qui pourraient justifier une limitation du nombre de prestataires de services portuaires.

La Commission a transmis la proposition au Conseil en mai 2013, accompagnée d'une communication intitulée "Les ports: un moteur pour la croissance" (doc. [10160/13](#)). L'acte juridique proposé devra aussi être approuvé par le Parlement européen afin d'être adopté. La commission compétente du Parlement européen, à savoir la commission des transports et du tourisme (TRAN), n'a pas encore procédé au vote sur ce dossier.

– [Transport maritime de l'UE: ports](#)

Politique relative aux transports maritimes

Le Conseil a adopté des **conclusions sur la révision à mi-parcours de la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 et ses perspectives jusqu'en 2020** (doc. [10041/14](#)).

Ces conclusions incorporent la "**Déclaration d'Athènes**" adoptée par les ministres européens des transports maritimes lors de leur réunion informelle du 7 mai.

Les conclusions ont pour but de fournir des éléments pour la prochaine révision à mi-parcours de la politique du transport maritime de l'UE par la Commission, et elles énoncent ce que le Conseil estime devoir être les **priorités politiques** du prochain programme de travail de la Commission pour la période allant de 2015 à 2019 (voir la communication de la Commission sur la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 (doc. [5779/09](#)) et les conclusions pertinentes du Conseil (doc. [7866/09](#))).

Le texte couvre tous les aspects du transport maritime et s'articule autour de six points, en suivant la structure de la communication de la Commission:

Sous le titre "*Le transport maritime européen et la mondialisation des marchés*", le Conseil demande que l'on redouble d'efforts afin de garantir un libre accès aux marchés, et souligne le rôle que joue le régime de l'UE en matière d'aides d'État pour le transport maritime.

Dans la partie intitulée "*Ressources humaines, compétences et savoir-faire maritimes*", l'accent est mis sur la volonté d'accroître les emplois dans le secteur, en mettant en œuvre la Convention du travail maritime de l'OIT et en améliorant le savoir-faire et l'attractivité des carrières maritimes, ainsi que l'égalité des chances entre les hommes et les femmes.

Dans "*Un transport maritime de qualité, un avantage concurrentiel essentiel*", les conclusions plaident, entre autres, en faveur de l'amélioration de la sécurité en mer et des performances du transport maritime en matière d'environnement et dans le domaine social, et pour que des efforts soient accomplis afin de promouvoir la sécurité en mer, en particulier en luttant contre la piraterie.

Au point "*Collaboration à l'échelon international*", les conclusions réaffirment la détermination à travailler de concert avec l'OMI et d'autres organismes internationaux.

"*Exploitation du potentiel intégral du transport maritime à courte distance et des services de transport maritime aux entreprises et aux particuliers en Europe*": ce point traite principalement de la promotion du transport maritime à courte distance, du déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution dans les ports, du développement des ports, de l'amélioration de la connectivité et de la mise en œuvre de la "ceinture bleue" et des services maritimes électroniques.

Dans le dernier point intitulé "*L'Europe devrait être à la pointe de la recherche et de l'innovation dans le domaine maritime au niveau mondial*", l'accent est mis sur la nécessité de renforcer les efforts ciblés en matière de recherche et développement et d'innovation.

– [Transport maritime de l'UE](#)

Divers

– Réunion informelle des ministres du transport - résultats du déjeuner de travail

La présidence a informé les ministres des résultats du déjeuner de travail qui a eu lieu lors de la réunion informelle des ministres des transports, le 8 mai 2014, à Athènes (doc. [10371/14](#)).

Le résumé des débats révèle que la concurrence accrue qui a résulté de l'ouverture du marché du transport routier de marchandises ne s'est pas accompagnée d'un processus parallèle d'harmonisation en ce qui concerne les conditions d'emploi et de travail des travailleurs du transport routier. Il conviendrait de veiller à assurer l'application de la législation sociale et le respect des droits sociaux des conducteurs dans l'ensemble de l'UE, notamment, en renforçant les mécanismes visant à assurer le respect de la législation dans les États membres, en instaurant des mécanismes de communication d'informations concernant l'application de la directive sur le détachement de travailleurs, en améliorant la coopération entre États membres et en créant un registre européen des entreprises de transport, qui inclurait une liste noire des entreprises ayant été reconnues coupables de pratiques illégales ou déloyales.

– Shift2Rail

La présidence a informé les ministres que le règlement portant création de l'entreprise commune Shift2Rail devrait être adopté par le Conseil, sans débat, le 16 juin (doc. [10553/14](#)).

– Informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

La Commission a informé le Conseil de son intention de soumettre "très prochainement" une nouvelle proposition de directive relative à l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, à la suite de l'annulation de la directive précédente par la Cour de justice de l'Union européenne. La Cour a estimé que les mesures prévues dans le cadre de la directive ne concernaient pas des "infractions" au sens des règles de coopération policière, mais plutôt la sécurité routière, qui est une question qui relève du domaine des transports. Elle a toutefois décidé que la directive continuerait de sortir ses effets jusqu'à l'entrée en vigueur d'une nouvelle directive, pour autant que celle-ci soit introduite dans un délai de douze mois (avant mai 2015). Selon la Commission, la nouvelle proposition inclura la base juridique liée aux transports sans modifier le fond de la directive.

– Suivi des avions

La Commission a informé les États membres des mesures envisagées pour améliorer le suivi des avions, à la suite de la disparition récente du vol MH370 de la compagnie Malyasian Airlines. La Commission soutient les recommandations qui ont été formulées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) lors d'une réunion tenue en mai sur le suivi mondial des vols des compagnies aériennes, afin de faire en sorte que la position des aéronefs de transport public soit connue à tout moment. La Commission a l'intention d'adopter ces mesures, notamment en apportant les modifications qui s'imposent aux règlements de l'UE en matière de sécurité aérienne en 2014 et 2015, sous réserve de l'approbation du Conseil et du Parlement. Elle considère en outre que la poursuite des efforts communs au sein de l'OACI est la solution qui permettrait d'apporter le plus d'avantages (doc. [10267/14](#)).

– ***Redevances aéroportuaires***

La Commission a informé les ministres de son rapport sur l'application de la directive relative aux redevances aéroportuaires. Le rapport, qui a été publié en mai 2014, dresse le bilan de trois années d'application de la directive dans quelque 70 aéroports de l'UE. La Commission a l'intention de créer un nouveau groupe d'experts qui sera chargé de la conseiller sur l'application de la directive dans les États membres et de promouvoir les échanges d'informations et de bonnes pratiques, mais, pour le moment, elle n'a encore prévu aucune nouvelle initiative législative concernant les redevances aéroportuaires (doc. [10356/14](#); rapport de la Commission: doc. [10070/14](#)).

– ***Influence de l'Union européenne au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale***

Le Conseil a pris note d'informations communiquées par la délégation espagnole concernant le maintien de l'influence de l'Union européenne au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Espagne estime que l'UE devrait s'efforcer de maintenir son influence en veillant à ce que l'UE conserve la totalité de ses sièges au sein du Conseil de l'OACI après la création du Groupe de rotation de la mer Noire-Caspienne. La future présidence italienne a prévu de revenir sur la question.

– ***Aviation et dimension sociale***

Le Conseil a pris note des informations fournies par les Pays-Bas concernant la dimension sociale du secteur du transport aérien. Les Pays-Bas estiment que les aspects techniques et juridiques des dernières évolutions intervenues dans les nouveaux modèles d'entreprise du secteur aérien, par exemple l'utilisation de travailleurs ne provenant pas de l'UE, les éventuelles pertes d'emplois et la concurrence déloyale, devraient être examinées d'urgence au niveau de l'UE (doc. [10438/14](#)).

– ***Programme de travail de la prochaine présidence dans le domaine des transports***

La prochaine présidence italienne a présenté ses priorités pour le second semestre de 2014. Sous le thème "Infrastructures et transports pour la croissance et la cohésion", la présidence renforcera, entre autres, la gouvernance des corridors du RTE-T, lancera des négociations avec le Parlement européen sur le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire et encouragera la tenue d'un débat d'orientation sur son pilier politique. Le ciel unique européen et les systèmes de navigation par satellite Galileo et EGNOS (doc. [10470/14](#)) figurent au nombre des autres priorités.

TÉLÉCOMMUNICATIONS

Sécurité des réseaux et de l'information

Le Conseil a fait le point sur le projet de directive visant à assurer un **niveau élevé commun de sécurité des réseaux de communication et des systèmes informatiques dans l'UE**.

L'**objectif** de la proposition (doc. [6342/13](#)) est d'exiger de tous les États membres, des facilitateurs de services internet clés et des opérateurs d'infrastructures critiques, tels que les plateformes de commerce électronique, les réseaux sociaux et leurs opérateurs dans les secteurs de l'énergie, du transport, des services bancaires et des soins de santé, de garantir un environnement numérique offrant des gages de confiance sur tout le territoire de l'UE.

Les instances préparatoires du Conseil ont réalisé de nets progrès sur ce dossier, mais il y a lieu de poursuivre les travaux pour modifier le texte. Le **rapport** élaboré par la présidence (doc. [10097/14](#)) fait le point sur l'état d'avancement des travaux menés à ce jour et définit **des orientations et des approches** pour l'avenir. Il met notamment l'accent sur les points suivants:

- Tous les États membres s'accordent à reconnaître qu'il est urgent d'améliorer la cybersécurité et de prendre des mesures à cet effet au niveau de l'UE. Ils sont aussi d'avis que le projet de directive serait une composante essentielle de la stratégie globale de l'UE en matière de cybersécurité (communication de la Commission et de la Haute Représentante pour les affaires étrangères et la politique de sécurité: doc. [6225/13](#); conclusions du Conseil des affaires générales: doc. [12109/13](#)).
- Ils souscrivent aussi dans l'ensemble au principe d'une harmonisation minimale, qui laisserait la possibilité aux États membres d'adopter des dispositions plus strictes en matière de cybersécurité.
- Toutefois, les discussions ont mis en évidence la nécessité de trouver un juste équilibre entre les aspects suivants: améliorer la cybersécurité, instaurer la confiance nécessaire et, par souci d'efficacité, tirer pleinement parti des dispositifs et organismes existants.
- Dans cette optique, plutôt que de créer un nouveau "mécanisme de coopération" entre les États membres, comme cela a été proposé, la plupart des délégations préféreraient s'appuyer sur les entités et les dispositifs existants.
- En cas d'incident, il appartiendrait à l'État membre concerné de décider quelles sont les informations qu'il souhaite partager, le cas échéant.

- Les délégations soutiennent largement l'idée selon laquelle chaque État membre développerait une stratégie en matière de cybersécurité, mais préféreraient que l'on énonce des principes durables plutôt que des exigences matérielles.
- Parmi les autres questions devant encore être débattues ou clarifiées, citons notamment la détermination des parties prenantes concernées par la proposition, la nature de la coopération renforcée entre autorités (s'il convient de privilégier la coopération stratégique ou si le texte devrait également comporter certaines dispositions en matière de coopération opérationnelle), et les cas dans lesquels une "intervention coordonnée de l'UE" serait requise: en cas de crise informatique transnationale majeure ou également dans le cas d'incidents plus limités.

Lors de la session du Conseil, un grand nombre de ministres ont pris la parole pour exprimer leur point de vue sur ce qui leur semble être la meilleure manière de coopérer pour améliorer la préparation et la réaction de l'UE face aux menaces dans le domaine de la cybersécurité. De nombreux ministres ont déclaré qu'ils préféreraient que l'on s'attache en priorité à développer une coopération stratégique ou politique afin d'instaurer la confiance nécessaire, tout en signalant qu'une coopération opérationnelle existe déjà par l'intermédiaire de différentes instances, telles que les équipes d'intervention en cas d'urgence informatique (CERT), l'Agence européenne chargée de la sécurité des réseaux et de l'information (ENISA) et le Forum européen pour le partage d'informations entre États membres (FEEM). Certains autres ministres ont souhaité que la directive énonce ce qu'il convient de faire en termes opérationnels en cas de crise dans le domaine de la cybersécurité.

En conclusion, la présidence a proposé que la directive soit tout d'abord axée sur une coopération stratégique et politique de haut niveau, tout en définissant les orientations futures de la coopération opérationnelle qui sera menée au sein de plusieurs instances. Il convient toutefois de poursuivre les discussions pour définir les modalités pratiques de la coopération.

La présidence pourrait également conclure que le Conseil est convenu que les orientations et les approches proposées dans le rapport pourraient constituer une bonne base pour la suite des travaux.

Des rapports sur l'état d'avancement des travaux ont été soumis au Conseil en décembre 2013 (doc. [16630/13](#)) et en juin 2013 (doc. [10076/13](#)).

L'adoption de cette directive requiert l'approbation du Conseil et du Parlement européen. Le Parlement a adopté sa position en première lecture en mars 2014.

- [Stratégie numérique pour l'Europe - Cybersécurité](#)

Marché unique des télécommunications

Le Conseil a pris note de l'état d'avancement des travaux relatifs à la proposition visant à modifier le **cadre réglementaire de l'UE en matière de télécommunications**. Le projet de règlement s'inscrit dans le cadre de l'ensemble de mesures pour un "continent connecté".

L'**objectif** de la proposition (doc. [13555/13](#)) est de progresser vers un marché unique des communications électroniques permettant::

- aux particuliers et aux entreprises d'utiliser des services de communications électroniques dans toute l'Union, sans restrictions transfrontalières ni coûts supplémentaires injustifiés;
- aux entreprises fournissant des réseaux et services de communications électroniques d'exploiter leurs réseaux indépendamment de leur lieu d'établissement ou de la situation géographique de leurs clients dans l'UE.

L'objectif ultime est de soutenir la compétitivité européenne dans un monde dont le fonctionnement et la croissance de l'économie dépendent de plus en plus du secteur numérique.

Les **principaux éléments** de la proposition sont les suivants : une autorisation unique UE pour les fournisseurs de communications électroniques, la coordination de l'utilisation du spectre radioélectrique et les produits européens d'accès virtuel, l'harmonisation des droits des utilisateurs finaux, y compris la neutralité de l'internet, la facilitation du changement de fournisseur, ainsi que les pouvoirs des régulateurs nationaux, l'itinérance et l'Organe des régulateurs européens des communications électroniques (ORECE).

Au cours du **débat d'orientation** de décembre 2013 (doc. [16637/13](#)), les ministres ont dans l'ensemble accueilli favorablement les objectifs de la proposition, tels que les mesures d'incitation à l'investissement, le renforcement des droits des consommateurs et la neutralité de l'Internet, mais ils ont exprimé leur préoccupation et leurs doutes sur un grand nombre de questions.

Un **rapport établi par la présidence** (doc. [10109/14](#)) présente l'état d'avancement des travaux depuis ce débat et attire l'attention sur les points qui doivent faire l'objet d'un examen plus approfondi. Une grande partie des préoccupations exprimées dans le rapport de décembre 2013 - à savoir qu'une meilleure utilisation des instruments existants devrait permettre d'atteindre les mêmes objectifs - restent d'actualité, par exemple dans le cas de l'assignation des radiofréquences et de l'itinérance. Il ressort du rapport établi cette année que:

- la plupart des États membres sont préoccupés, entre autres, par la bureaucratie et la charge financière que générerait la proposition, par le manque de clarté du lien avec le cadre actuel applicable aux télécommunications et par les effets sur les pouvoirs des autorités réglementaires nationales;

- de nombreuses délégations estiment que nombre des nouvelles dispositions sur le **spectre radioélectrique** sont trop normatives, font souvent double emploi avec la législation de l'UE ou la législation nationale ou sont parfois même en contradiction avec celles-ci; la plupart des États membres considèrent que les dispositions visant à harmoniser les délais de synchronisation des radiofréquences pour le haut débit et instaurant un mécanisme européen de coordination des droits d'utilisation des radiofréquences vont trop loin, en particulier en ce qui concerne les nouveaux pouvoirs de la Commission qui sont proposés.
- En ce qui concerne les efforts visant à accroître la **protection des consommateurs**, les États membres préfèrent une harmonisation minimale à l'harmonisation complète proposée, car cela leur permettrait de maintenir ou d'adopter des mesures nationales plus rigoureuses.
- En ce qui concerne l'**internet ouvert**, de nombreuses délégations ont souligné qu'il était nécessaire que le texte résiste à l'épreuve du temps et qu'il soit clair. Par exemple, la définition des "services d'accès à l'internet" et celle des "services spécialisés" devraient être clarifiées. Bien que les délégations s'accordent sur la nécessité de trouver un juste équilibre entre la neutralité de l'internet et la gestion raisonnable du trafic, elles ont des avis divergents sur la manière d'y parvenir. Les principes fondamentaux communs relatifs à la neutralité de l'internet doivent encore faire l'objet d'un accord.

Les projets d'articles relatifs à l'**itinérance**, qui se trouvent à la fin de la proposition de la Commission, n'ont pas encore fait l'objet d'un examen détaillé.

L'adoption de cette proposition requiert l'approbation du Conseil et du Parlement européen. Le Parlement européen a adopté ses avis en première lecture en avril.

- [Stratégie numérique pour l'Europe - Faire de l'Europe un continent connecté](#)

Divers

– *État d'avancement des dossiers législatifs*

La présidence a informé les ministres de l'état d'avancement des dossiers législatifs dans le secteur des télécommunications:

- Un accord sur le projet de règlement relatif à l'**identification électronique et les services de confiance** a été dégagé avec le Parlement européen en février, et son adoption définitive devrait avoir lieu en juillet (doc. [9996/14](#)).
- À la suite d'un accord intervenu avec le Parlement en février, le Conseil a adopté la **directive relative à réduction des coûts du haut débit**, en date du 8 mai. Les États membres doivent maintenant adopter des dispositions nationales afin de se conformer à la nouvelle directive pour le 1^{er} janvier 2016, et ils doivent appliquer les mesures à compter du 1^{er} juillet 2016 (doc. [9993/14](#)).
- En ce qui concerne la proposition relative à l'**accessibilité des sites web d'organismes du secteur public**, la norme européenne pour l'évaluation de la conformité aux exigences en matière d'accessibilité du web a été adoptée en février. Depuis lors, 26 États membres ont défini leurs politiques et normes en matière d'accessibilité du web au niveau national, en se fondant, dans l'ensemble, sur les mêmes exigences (doc. [10016/14](#)).

– *Tableau de bord de la stratégie numérique*

La Commission a informé le Conseil des progrès réalisés à ce jour et des efforts qui devront encore être consentis pour atteindre les objectifs fixés dans la stratégie numérique pour l'Europe, qui est l'une des initiatives phares de la stratégie Europe 2020 pour l'emploi et la croissance (doc. [10220/14](#) + [10220/14 ADD 1](#)).

[Pages web du tableau de bord de la stratégie numérique](#)

– *Programme de travail de la prochaine présidence dans le domaine des télécommunications*

La prochaine présidence italienne a présenté son programme de travail dans le domaine des télécommunications pour le second semestre de 2014. La présidence centrera ses travaux sur la proposition relative au marché unique des télécommunications, sur le projet de directive sur la sécurité des réseaux et de l'information et sur le projet de directive relative à l'accessibilité du web. Au nombre des autres initiatives auxquelles la présidence a l'intention de travailler figurent, entre autres, la promotion du déploiement de réseaux à haut débit ultrarapides, le rôle de l'Europe dans la gouvernance de l'internet, les données ouvertes, l'informatique en nuage et les données volumineuses (doc. [9994/14](#)).

AUTRES POINTS APPROUVÉS
