

16378/14

(OR. en)

PRESSE 622
PR CO 64

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

3352^e session du Conseil

Transports, télécommunications et énergie

Transports

Bruxelles, le 3 décembre 2014

Président **Maurizio Lupi**
Ministre des infrastructures et des transports de l'Italie

P R E S S E

Principaux résultats du Conseil

CUE II+: Ciel unique européen

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur les deux propositions composant le paquet CUE II+ destinées, l'une, à accélérer la mise en œuvre du Ciel unique européen (proposition CUE) et, l'autre, à modifier les règles relatives à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (proposition AESA). Ces propositions visent à faire en sorte que le système de transport aérien européen soit moins fragmenté et plus compétitif. [Communiqué de presse](#)

Maurizio Lupi, ministre italien des infrastructures et des transports, qui présidait la session a déclaré: "Aujourd'hui, nous avons donné une réponse concrète aux professionnels de l'aviation et aux citoyens de l'UE, qui attendaient cette proposition. Nous sommes parvenus à un accord important sur une proposition qui devrait régler un grand nombre de problèmes rencontrés par les États membres dans le cadre de la législation sur le Ciel unique européen et asseoir la mise en œuvre de cette initiative sur des bases nouvelles et positives."

Quatrième paquet ferroviaire

Les ministres ont fait le point de l'évolution des travaux sur les propositions relatives à l'ouverture du marché et au renforcement de la gouvernance. Ils ont adopté une orientation générale sur une proposition abrogeant le règlement relatif à la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer, devenu obsolète.

Le ministre Lupi a déclaré: "Après trois semestres consacrés exclusivement au volet technique du quatrième paquet ferroviaire, la présidence italienne a traité en profondeur le volet politique. Après un premier débat d'orientation tenu en octobre, à Luxembourg, nous avons mené des négociations intensives qui ont permis de définir les propositions qu'il convenait de faire sur l'ensemble des principales questions en suspens concernant la marche à suivre. La présidence lettone sera dès lors en mesure de mener à bien les négociations au sein du Conseil, ouvrant la voie à l'échange final avec le Parlement européen et, si tout va bien, à l'adoption de l'ensemble du paquet, comme le souhaitent le Parlement et les citoyens et entreprises de l'UE."

Investissements dans les infrastructures de transport

Les ministres ont adopté des conclusions sur les infrastructures de transport et le réseau transeuropéen.

Le ministre Lupi a déclaré: "Des investissements dans les infrastructures de transport et des réseaux efficaces sont essentiels pour stimuler la croissance et la compétitivité et, ainsi, créer des emplois plus nombreux et de meilleure qualité. Avec les conclusions adoptées ce jour, l'ensemble des membres du Conseil ont envoyé un message clair sur le potentiel considérable des investissements dans les infrastructures, dans le cadre de l'examen de la stratégie Europe 2020."

SOMMAIRE¹

| | |
|---------------------------|----------|
| PARTICIPANTS | 4 |
|---------------------------|----------|

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES | 6 |
| CUE II+: CIEL UNIQUE EUROPÉEN | 6 |
| PERSONNEL DES NAVIRES DE PÊCHE..... | 7 |
| QUATRIÈME PAQUET FERROVIAIRE..... | 8 |
| Normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer..... | 8 |
| Ouverture du marché ferroviaire et gouvernance | 9 |
| Propositions de la Commission sur l'ouverture du marché et la gouvernance..... | 10 |
| DIVERS | 11 |
| Véhicules aériens sans pilote: conférence annuelle de l'Agence européenne de la sécurité aérienne sur la sécurité..... | 11 |
| Galileo..... | 11 |
| Répercussions de l'embargo russe sur le secteur lituanien du transport de marchandises par route | 11 |
| Programme de travail de la prochaine présidence dans le domaine des transports | 11 |

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^{me} Jacqueline GALANT

Ministre de la mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges

Bulgarie:

M. Ivaylo MOSKOVSKI

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

République tchèque:

M. Ladislav NĚMEC

Vice-ministre des transports

Danemark:

M. Magnus HEUNIKE

Ministre des transports

Allemagne:

M. Alexander DOBRINDT

Ministre fédéral des transports et des infrastructures numériques

Estonie:

M. Clyde KULL

Représentant permanent adjoint

Irlande:

M. Paschal DONOHOE

Ministre délégué auprès du premier ministre et du ministre des affaires étrangères et du commerce, chargé des affaires européennes

Grèce:

M. Andreas PASTAVROU

Représentant permanent adjoint

Espagne:

M^{me} Ana María PASTOR JULIÁN

Ministre de l'équipement

France:

M. Alain VIDALIES

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

Croatie:

M. Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Ministre des affaires maritimes, des transports et des infrastructures

Italie:

M. Maurizio LUPI

Ministre des infrastructures et des transports

Chypre:

M. Marios DIMITRIADIS

Ministre des communications et des travaux publics

Lettonie:

M. Anrijs MATĪSS

M. Kaspars OZOLIŅŠ

Ministre des transports

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

Hongrie:

M. Olivér VÁRHELYI

Représentant permanent adjoint

Malte:

M. Joe MIZZI

Ministre des transports et des infrastructures

Pays-Bas:

M^{me} Melanie SCHULTZ
van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS
M^{me} Wilma MANSVELD

Ministre des infrastructures et de l'environnement
Secrétaire d'État aux infrastructures et à l'environnement

Autriche:

M. Alois STÖGER

Ministre fédéral des transports, de l'innovation
et de la technologie

Pologne:

M. Zbigniew KLEPACKI

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

Roumanie:

M. Iulian MATACHE

Secrétaire d'État, ministère des transports

Slovénie:

M. Peter GAŠPERŠIČ

Ministre des infrastructures

Slovaquie:

M. František PALKO

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

Finlande:

M^{me} Marianne HUUSKO-LAMPONEN

Représentant permanent adjoint

Suède:

M^{me} Anna JOHANSSON

Ministre des infrastructures

Royaume-Uni:

M. Robert GOODWILL

Secrétaire d'État chargé des transports

.....

Commission:

M^{me} Violeta BULC
M^{me} Elzbieta BIENKOWSKA

Membre
Membre

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES

Le Conseil a adopté, 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 - et dans le cadre de l'examen de la stratégie Europe 2020 - est que l'économie de l'UE a besoin d'un réseau d'infrastructures de transport complet et efficace pour renouer avec la croissance et créer des emplois.

Un grand nombre de ministres ont pris la parole pour remercier la présidence de ces conclusions et du message qu'elles véhiculent. Plusieurs ministres se sont félicités du plan d'investissement présenté par le président Juncker le 26 novembre. Ils ont estimé, à l'instar de la présidence et de la Commission, que les investissements dans les transports qui ont des retombées positives à court et long terme contribueront au projet du président Juncker.

- [Conclusions du Conseil sur les infrastructures de transport et le réseau transeuropéen](#)

L'ancien vice-président Henning Christophersen et le coordinateur Carlo Secchi ont présenté leur rapport intermédiaire, rédigé en coopération avec le coordinateur Kurt Bodewig. Le rapport recense les projets RET-T qui pourraient se prêter tout particulièrement à de nouveaux mécanismes financiers. Les auteurs ont l'intention de présenter un rapport définitif au printemps 2015. Leur objectif est de faire en sorte que les projets dans le domaine des transports européens soient en mesure de bénéficier de ces mécanismes. Le rapport avait été demandé par la présidence italienne lors de la réunion informelle des ministres des transports tenue en septembre 2014.

- [Nouveaux mécanismes financiers pour les projets d'infrastructures de transport en Europe – rapport intermédiaire](#)
- [Réseau transeuropéen de transport](#)
- [État des lieux de la stratégie Europe 2020](#) - Communication de la Commission

CUE II+: CIEL UNIQUE EUROPÉEN

Le Conseil a dégagé une **orientation générale** sur les deux propositions composant le paquet CUE II+ destinées, l'une, à accélérer la **mise en œuvre du Ciel unique européen** (proposition CUE) et, l'autre, à modifier les règles relatives à l'**Agence européenne de la sécurité aérienne** (proposition AESA).

L'initiative "Ciel unique européen" vise à réformer l'organisation et la gestion de l'espace aérien européen. Elle a pour objectif de remédier à la fragmentation actuelle de l'espace aérien, d'accroître l'efficacité des services de circulation aérienne et d'optimiser l'utilisation des capacités de gestion du trafic aérien. L'utilisation de trajectoires de vol plus directes et le renforcement de la coopération devraient permettre de rendre la navigation aérienne encore plus sûre, de faire baisser les coûts et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Tout cela devrait également rendre le secteur du transport aérien européen plus compétitif par rapport aux autres régions du monde.

- Pour en savoir plus, voir le communiqué de presse: [Ciel unique européen: le Conseil arrête sa position](#)

PERSONNEL DES NAVIRES DE PÊCHE

Les ministres **ont marqué 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)**. Maintenant que le Conseil est parvenu à un accord, la proposition peut 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 satisfaire à un examen médical. Cela devrait limiter au minimum les risques pour la sécurité des personnes et des biens en mer, et aussi 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 mutuelle 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](#)

QUATRIÈME PAQUET FERROVIAIRE

Le Conseil a adopté une **orientation générale** sur une proposition visant à abroger le règlement relatif à la **normalisation des comptes** des entreprises de chemin de fer. Les ministres ont également **fait 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, les textes devront également être approuvés 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, des paiements compatibles avec le droit de l'UE 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, comme l'a suggéré la Commission.

- [Normalisation des comptes: rapport au Conseil](#)

Ouverture du marché ferroviaire et gouvernance

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.

L'objectif est de rendre les services ferroviaires plus dynamiques et plus à l'écoute du client et d'encourager les investissements et l'innovation.

Les travaux ont progressé au sein du groupe depuis le débat tenu au Conseil en octobre. Un rapport 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 du marché et la gouvernance](#)

Afin de continuer à faire avancer les travaux, **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, quelle que 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 sur l'ouverture du marché et la gouvernance

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](#)

DIVERS

Véhicules aériens sans pilote: conférence annuelle de l'Agence européenne de la sécurité aérienne sur la sécurité

La présidence a fait aux ministres un compte rendu de la conférence annuelle de l'AESA sur la sécurité qui s'est tenue à Rome les 15 et 16 octobre 2014. La conférence s'est intéressée à la sécurité dans l'aviation générale et aux systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS, drones civils). La Commission a indiqué que la consultation publique sur les RPAS était terminée et que, dès lors, elle présenterait des propositions concrètes l'année prochaine.

La question des systèmes d'aéronef télépiloté avait déjà été abordée par les ministres lors de la session du Conseil "Transports" d'octobre.

Galileo

La Commission a informé les ministres des derniers développements concernant sa position sur les systèmes mondiaux de navigation par satellite Galileo et EGNOS. Elle a souligné leur potentiel économique et politique et fait observer que l'objectif est de fournir une première série de services d'ici 2016 et l'intégralité des services d'ici 2020.

Répercussions de l'embargo russe sur le secteur lituanien du transport de marchandises par route

La délégation lituanienne a informé les ministres des difficultés que rencontrent depuis quelque temps les camions et les véhicules particuliers à la frontière russe. Elle a insisté sur les conséquences économiques et les pertes financières graves que cela pourrait avoir pour les opérateurs économiques.

La Commission s'est engagée à suivre la situation de près.

- [Note d'information de la délégation lituanienne](#)

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

La future présidence lettone a présenté son programme de travail dans le domaine des transports pour le premier semestre de 2015. Elle se concentrera notamment sur les propositions législatives concernant le quatrième paquet ferroviaire, les droits des passagers aériens et les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure. Parmi d'autres domaines prioritaires, il y a la sécurité routière, l'environnement international du transport maritime et le réseau transeuropéen de transport. Des sessions du Conseil "Transports" sont programmées les 13 mars et 11 juin 2015.

- [Note d'information de la présidence lettone](#)

AUTRES POINTS APPROUVÉS
