



CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE



7332/10 (Presse 55)

(OR. en)

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

3001^{ème} session du Conseil

Transports, télécommunications et énergie

Bruxelles, 11 et 12 mars 2010

Président **José Blanco López**
Ministre des Travaux publics d'Espagne
M. Pedro Luis Marín Uribe
Secrétaire d'État à l'énergie

P R E S S E

Principaux résultats du Conseil

En ce qui concerne les transports,

*le Conseil a arrêté une orientation générale sur, respectivement, un projet de directive relative aux **équipements sous pression transportables** et un projet de règlement sur les **enquêtes et la prévention des accidents et des incidents** dans l'aviation civile.*

*Il a par ailleurs examiné l'état d'avancement des **négociations en vue d'un accord de seconde étape sur les services aériens avec les États-Unis**.*

*En outre, le Conseil a adopté, sans débat, sa position en première lecture sur des propositions de règlements concernant les **droits des passagers de navires** et les **droits des passagers voyageant par autobus et autocar**.*

*En ce qui concerne l'**énergie**, le Conseil*

- a marqué son accord politique sur la proposition de règlement du Conseil concernant la communication à la Commission des projets d'investissement relatifs à des infrastructures énergétiques dans l'Union européenne;*
- a adopté des conclusions sur le plan stratégique européen pour les technologies énergétiques (plan SET);*
- a assisté à une présentation par la Commission de sa communication intitulée "EUROPE 2020" et a procédé à un échange de vues sur les questions énergétiques sur la base de cette communication, afin de préparer sa contribution au Conseil européen des 25 et 26 mars.*

Au cours du déjeuner, les ministres ont examiné le programme de travail de la Commission dans le domaine de l'énergie avec le nouveau Commissaire chargé de l'énergie, M. Günther Oettinger.

SOMMAIRE¹

PARTICIPANTS.....	5
--------------------------	----------

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

ÉQUIPEMENTS SOUS PRESSION TRANSPORTABLES.....	7
REDEVANCES DE SÛRETÉ AÉRIENNE.....	8
ENQUÊTES ET PRÉVENTION DES ACCIDENTS ET DES INCIDENTS DANS L'AVIATION CIVILE.....	9
NÉGOCIATIONS CONCERNANT UNE DEUXIÈME ÉTAPE DANS LES SERVICES AÉRIENS AVEC LES ÉTATS-UNIS.....	11
COMMUNICATION DE PROJETS D'INVESTISSEMENT RELATIFS À DES INFRASTRUCTURES ÉNERGÉTIQUES	12
INVESTIR DANS LE DÉVELOPPEMENT DES TECHNOLOGIES À FAIBLE INTENSITÉ CARBONIQUE (PLAN SET) – <i>Conclusions du Conseil</i>	13
PRÉPARATION DE LA RÉUNION DU CONSEIL EUROPÉEN DES 25 ET 26 MARS 2010: STRATÉGIE EUROPÉENNE POUR LA CROISSANCE ET L'EMPLOI.....	14
DIVERS	16

AUTRES POINTS APPROUVÉS

TRANSPORTS

– Positions en première lecture concernant les droits des passagers de navires et des passagers voyageant par autobus et autocar*	19
– Contrôle technique des véhicules à moteur - Sécurité routière - Procédure de comité.....	19
– Position de l'UE sur l'accord Interbus.....	20
– Accord de coopération concernant la navigation par satellite entre l'UE et la Norvège.....	20

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.

RECHERCHE

- Accord de coopération scientifique et technologique UE-îles Féroé..... 21

RELATIONS EXTÉRIEURES

- Statut de la mission EUTM Somalie - Négociations avec l'Ouganda..... 21
- Activités de maîtrise des armements menées dans les Balkans occidentaux..... 21

ENVIRONNEMENT

- Conférence de la CITES sur les espèces menacées d'extinction (mars 2010) 22

PARTICIPANTS

Les gouvernements des États membres et la Commission européenne étaient représentés comme suit:

Belgique:

M. Etienne SCHOUPPE
M. Paul MAGNETTE

Secrétaire d'État à la mobilité, adjoint au premier ministre
Ministre du climat et de l'énergie

Bulgarie:

M. Alexandre TSVETKOV

Ministre des transports, des technologies de l'information
et de la communication
Ministre de l'économie, de l'énergie et du tourisme

M. Traicho TRAIKOV

République tchèque:

M. Gustáv SLAMEČKA

Ministre des transports

Danemark:

M. Hans Christian SCHMIDT
Mme Lykke FRIIS

Ministre des transports
Ministre du climat et de l'énergie et ministre de l'égalité
des chances

Allemagne:

M. Peter RAMSAUER

Ministre fédéral des transports, de la construction et
du développement urbain
Secrétaire d'État au ministère fédéral de l'économie et de
la technologie

M. Jochen HOMANN

Estonie:

M. Juhan PARTS

Ministre de l'économie et des communications

Irlande:

M. Eamon RYAN

Ministre des communications, de l'énergie et des
ressources naturelles

Grèce:

M. Dimitris REPPAS
M. Yannis MANIATIS

Ministre des infrastructures, des transports et des réseaux
Ministre adjoint à l'énergie

Espagne:

M. José BLANCO LÓPEZ
M. Pedro Luis MARÍN URIBE
Mme Concepción GUTIÉRREZ DEL CASTILLO

Ministre de l'équipement et des transports
Secrétaire d'État à l'énergie
Secrétaire d'État des transports, Ministre des travaux
publics

France:

M. Philippe LEGLISE-COSTA

Représentant permanent adjoint

Italie:

M. Claudio SCAJOLA

Ministre du développement économique

Chypre:

M. Constantinos CHRISTOFIDIS

Attaché, Représentation permanente

Lettonie:

M. Arturs BERGHOLCS

Secrétaire parlementaire, ministère des transports et des
communications

Lituanie:

M. Arvydas SEKMOKAS
M. Rimvydas VASTAKAS

Ministre de l'énergie
Vice-ministre des transports et des communications

Luxembourg:

M. Claude WISELER

Ministre du développement durable et des infrastructures

Hongrie:

M. Lajos CSEPI

Sous-secrétaire d'État au ministère des transports, des
communications et de l'énergie

Malte:

M. George PULLICINO

Ministre des ressources et des affaires rurales

Pays-Bas:

M. Camiel EURLINGS

Ministre des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux

Autriche:

Mme Doris BURES

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

M. Reinhold MITTERLEHNER

Ministre fédéral de l'économie, de la famille et de la jeunesse

Pologne:

M. Marcin KROLEC

M. Radosław STĘPIEŃ

Sous-secrétaire d'État au ministère de l'économie

Sous-secrétaire d'État au ministère de l'infrastructure

Portugal:

M. José Carlos ZORRINHO

Secrétaire d'État à l'énergie et à l'innovation

Roumanie:

M. Adriean VIDEANU

Ministre de l'économie, du commerce et des milieux d'affaires

M. Constantin DASCALU

Secrétaire d'État au ministère des transports et de l'infrastructure

Slovénie:

M. Patrik VLAČIČ

Ministre des transports

Slovaquie:

Mr Milan MOJŠ

Secrétaire d'État au ministère des transports, des postes et des télécommunications

Mr Luboš HALÁK

Secrétaire d'État au ministère de l'économie

Finlande:

Mme Riina NEVAMÄKI

Secrétaire d'État au ministère des affaires économiques

Suède:

Mme Maud OLOFSSON

Vice-premier ministre et ministre de l'entreprise et de l'énergie

Mme Åsa TORSTENSSON

Ministre des infrastructures

Royaume-Uni:

M. Andy LEBRECHT

Représentant permanent adjoint

Commission:

M. Siim KALLAS

Vice-président

M. Günther OETTINGER

Membre

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

ÉQUIPEMENTS SOUS PRESSION TRANSPORTABLES

Dans l'attente de la position du Parlement européen en première lecture, le Conseil a dégagé une orientation générale concernant un projet de directive sur les équipements sous pression transportables (*doc. [6856/10](#)*)

Néanmoins, la question des dispositions de procédure relatives à la délégation de pouvoirs à la Commission pour les actes d'exécution reste ouverte et continuera d'être examinée lors des négociations avec le Parlement européen sur le texte.

Ce projet de directive est une révision de la directive 1999/36/CE du Conseil relative au même sujet, qui a été adoptée en vue de renforcer la sécurité du transport de ce type d'équipements et d'assurer leur libre circulation dans le marché unique. Le texte contient des règles sur les obligations des divers opérateurs économiques, sur la conformité des équipements, ainsi que sur les organes de contrôle et de surveillance et leur reconnaissance mutuelle.

Cette révision a pour but de mettre à jour et de simplifier les dispositions de la directive de 1999, compte tenu des récentes évolutions législatives au niveau de l'UE et au niveau international, notamment la directive 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses ainsi que le règlement (CE) n° 765/2008 et la décision 768/2008/CE, qui établit le cadre commun pour la commercialisation des produits au sein du marché unique. Ceci permettra d'éliminer les règles contradictoires et de simplifier le cadre réglementaire, notamment en ce qui concerne les procédures d'évaluation de la conformité, sans modifier sensiblement l'étendue des mesures prévues par la directive en vigueur.

Cette révision entraînera l'abrogation de plusieurs directives concernant les équipements sous pression.

La Commission a présenté sa proposition en septembre 2009 (*doc. [13566/09](#)*). Le Conseil entend parvenir rapidement à un accord avec le Parlement européen de sorte que les deux institutions puissent adopter le texte en première lecture.

REDEVANCES DE SÛRETÉ AÉRIENNE

Le Conseil a pris note du rapport sur l'état des travaux concernant une proposition de directive établissant des principes communs pour la perception de redevances de sûreté dans les aéroports de l'UE (doc. [6439/10](#)).

Le cadre commun proposé est destiné à assurer l'absence de discrimination et la transparence, à offrir des possibilités suffisantes de consultation quant au niveau des redevances de sûreté et à garantir que celles-ci soient en relation directe avec les coûts des prestations de services de sûreté aérienne. En outre, une autorité de supervision indépendante chargée de veiller à la bonne application de la directive devrait être mise en place dans chaque État membre.

L'état d'avancement des travaux concernant cette directive n'a pas beaucoup évolué depuis le dernier rapport sur l'état des travaux présenté au Conseil, lors de sa session de décembre (voir communiqué de presse [17456/09](#)). Le Conseil est dès lors convenu d'attendre la position du Parlement européen en première lecture, qui devrait être adoptée en avril 2010, et a invité ses instances préparatoires à reprendre leur examen dès que le Parlement européen aura voté sur la proposition.

Les positions divergent encore sur la question clé du champ d'application de la législation proposée. Dans le cadre de la proposition initiale de la Commission, la directive s'appliquait à tous les aéroports de l'UE. Toutefois, plusieurs États membres préfèrent limiter le champ d'application aux aéroports dont le trafic annuel de passagers dépasse un certain seuil. Alors qu'une majorité de délégations considère qu'un seuil de cinq millions de mouvements de passagers serait acceptable, un certain nombre d'États membres préféreraient inclure tous les aéroports commerciaux ou abaisser le seuil. À titre de compromis, la présidence espagnole a suggéré un seuil de deux millions de mouvements de passagers, mais cette proposition a été contestée par une majorité d'États membres, qui craignent que l'abaissement de ce seuil entraîne une importante charge administrative.

Les dispositions relatives à l'analyse d'impact et à la relation aux coûts ainsi qu'une éventuelle exemption de l'obligation d'avoir une autorité de supervision indépendante sont également des points toujours en discussion.

La Commission a présenté sa proposition en mai 2009 ([doc. 9864/09](#)) en réponse à un engagement donné au Parlement européen en 2007 durant les négociations ayant mené à l'adoption du règlement-cadre n° 300/2008 relatif à la sûreté de l'aviation.

ENQUÊTES ET PRÉVENTION DES ACCIDENTS ET DES INCIDENTS DANS L'AVIATION CIVILE

Le Conseil a arrêté une orientation générale sur un projet de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile en attendant la position du Parlement européen en première lecture (*doc. [7085/10](#)*).

L'objectif général du projet de règlement est de veiller à ce que des enquêtes de sécurité soient réalisées avec diligence conformément aux normes les plus élevées afin de prévenir de futurs accidents sans déterminer les fautes ou les responsabilités. À cet effet, la coopération informelle existante entre les autorités nationales responsables des enquêtes de sécurité sera transformée en un réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile. Cette coopération renforcée sera complétée par un ensemble de règles obligatoires en matière d'enquêtes de sécurité.

Lors du débat sur ce projet de règlement, les délégations qui avaient encore des réserves sur certaines questions ont pu les lever. Toutefois, certains États membres ont fait observer que certains points, tels que le lien entre les enquêtes de sécurité et les enquêtes judiciaires, devront continuer d'être examinés au cours des négociations avec le Parlement européen sur le texte. En outre, la Commission est d'avis que l'obligation d'enquête devrait également s'appliquer aux incidents graves impliquant des aéronefs de plus petite taille et elle entend soulever cette question lors des prochaines discussions avec le Parlement.

En ce qui concerne le délai dans lequel la liste des personnes à bord d'un aéronef doit être mise à disposition en cas d'accident, le Conseil est convenu qu'une telle liste devrait être fournie dès que possible, mais au plus tard dans un délai de deux heures après l'accident, de sorte que la famille des personnes à bord puisse être informée sans tarder.

Le réseau qui va être mis en place sera composé des chefs des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile ou de leurs représentants et sera présidé par l'un de ses membres pour un mandat de trois ans. Son objectif est de contribuer à améliorer la mise en œuvre de la législation de l'UE en matière d'enquêtes dans l'aviation civile et de renforcer les capacités disponibles en matière d'enquêtes dans l'ensemble de l'Union. La coopération menée dans le cadre de ce réseau comprend l'échange d'informations, la promotion de bonnes pratiques, la mise en commun de ressources et la fourniture d'une assistance. Le réseau facilitera aussi la coopération avec la Commission et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Il aura un rôle de conseil et de coordination et n'aura pas le statut de nouvel organisme de l'UE. La responsabilité des enquêtes de sécurité continuera d'incomber aux autorités nationales.

En ce qui concerne la réalisation des enquêtes de sécurité, le projet de règlement comprend notamment les exigences communes suivantes:

- tout accident doit faire l'objet d'une enquête par un organisme indépendant, c'est-à-dire l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dans l'État membre dans lequel l'accident s'est produit; une telle enquête doit aussi être réalisée en cas d'incident grave impliquant un aéronef ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 2250 kg;
- l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction de l'aéronef concerné seront invités à désigner des représentants accrédités pour participer à l'enquête de sécurité;
- l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) devrait, le cas échéant, être invitée à désigner un représentant pour participer en tant que conseiller aux enquêtes sous le contrôle et à la discrétion de l'autorité nationale responsable;
- la coordination doit être assurée entre les enquêtes de sécurité et les éventuelles enquêtes judiciaires ouvertes en parallèle.

Le texte énonce les droits et obligations des enquêteurs de sécurité et prévoit la protection des informations sensibles et des procédures de suivi des recommandations de sécurité émises à la suite des enquêtes. Il contient également des dispositions sur l'assistance aux victimes et à leurs familles.

Le règlement proposé est destiné à mettre à niveau et à moderniser le cadre juridique existant de l'UE dans ce domaine. Il remplacera la directive 94/56/CE qui a jeté les bases du système européen d'enquêtes et de prévention dans l'aviation civile.

La Commission a présenté sa proposition (doc. [15469/09](#)) en octobre 2009.

NÉGOCIATIONS CONCERNANT UNE DEUXIÈME ÉTAPE DANS LES SERVICES AÉRIENS AVEC LES ÉTATS-UNIS

Le Conseil a été informé par la Commission de l'état d'avancement des négociations concernant une deuxième étape dans les services aériens avec les États-Unis, qui visent à développer encore l'accord de ciel ouvert entre l'UE et les États-Unis, qui a été signé en 2007 et s'applique à titre provisoire depuis mars 2008.

Le cycle de négociations le plus récent, le septième, s'est tenu à Madrid du 15 au 17 février 2010. Le Conseil s'est félicité des progrès importants qui y ont été réalisés dans des domaines tels que la protection de l'environnement, les normes de travail, les règles en matière de concurrence et la reconnaissance réciproque des décisions réglementaires. Au cours des cycles précédents, un terrain d'entente avait été trouvé notamment sur les questions de sûreté aérienne et sur la gestion de l'accord.

Le Conseil a rappelé qu'il était important de parvenir à un nouvel accord dans le domaine du transport aérien en 2010. Il a toutefois constaté qu'il restait certains obstacles à surmonter. Les ministres ont notamment souligné qu'il importait d'ouvrir de nouvelles possibilités d'investissements transatlantiques pour l'industrie aéronautique. Le Conseil a invité la Commission à poursuivre les négociations.

Un nouveau cycle de négociation se tiendra du 23 au 25 mars à Bruxelles en vue de parvenir à un accord sur les questions en suspens.

L'accord de ciel ouvert de 2007 a établi un cadre de coopération réglementaire avec les États-Unis et apporté de nouvelles libertés commerciales aux exploitants de compagnies aériennes. Cependant, il n'a pas pleinement ouvert l'accès au marché intérieur américain. Il comportait par conséquent une feuille de route pour de nouvelles négociations, qui ont été engagées en mai 2008.

COMMUNICATION DE PROJETS D'INVESTISSEMENT RELATIFS À DES INFRASTRUCTURES ÉNERGÉTIQUES

Le Conseil a marqué son accord politique sur cette proposition (doc. [6687/10](#)) qui établit un cadre commun pour la communication par les États membres de données et d'informations relatives aux projets d'investissement dans les infrastructures énergétiques des secteurs du pétrole, du gaz naturel, de l'électricité (y compris celle provenant de sources d'énergie renouvelables) et des biocarburants et aux projets d'investissement concernant le captage et le stockage du dioxyde de carbone. Des données plus nombreuses et de meilleure qualité sur les investissements prévus permettront d'établir un tableau clair et complet du développement des infrastructures énergétiques dans l'Union et des besoins en la matière, ce qui permettra ensuite d'anticiper les risques éventuels et d'assurer une meilleure coordination entre les États membres concernés et au niveau communautaire.

Ce règlement constitue un élément important dans les instruments de la politique énergétique de l'Union, compte tenu de l'évolution de la structure énergétique à l'intérieur et à l'extérieur de la Communauté, de l'augmentation de l'apport d'énergie issue de sources renouvelables par un nombre croissant de producteurs et des problèmes d'approvisionnement récurrents, de la sécurité de l'approvisionnement en énergie, de l'achèvement du marché intérieur et du passage à une économie à faible émission de CO₂.

Les informations communiquées au titre de ce règlement porteront sur des projets pour lesquels les travaux de construction ont commencé ou pour lesquels une décision d'investissement définitive a été prise; en outre, les États membres peuvent communiquer des informations sur les projets pour lesquels le début des travaux de construction est prévu dans un délai de cinq ans ou pour lesquels la mise hors service est prévue dans un délai de trois ans. En ce qui concerne toutes les infrastructures énergétiques existantes en cours d'exploitation, seul le volume total des capacités de production, de transport et de stockage qui sont en place doit être communiqué. La Commission prépare un modèle pour la communication d'informations qui sera présenté ultérieurement.

La proposition actuelle fait suite au plan d'action 2007-2009 intitulé "Une politique énergétique pour l'Europe"¹ et à la deuxième analyse stratégique de la politique énergétique²: la Commission et les États membres avaient été invités à recenser les investissements nécessaires pour répondre aux besoins stratégiques de l'UE en ce qui concerne l'offre et la demande de gaz et d'électricité. La consultation du Parlement européen était facultative mais le Conseil a tenu compte dans le texte des amendements du Parlement.

¹ Doc. [7224/07](#) annexe I.

² Doc. [6692/09](#).

INVESTIR DANS LE DÉVELOPPEMENT DES TECHNOLOGIES À FAIBLE INTENSITÉ CARBONIQUE (PLAN SET) – Conclusions du Conseil

Le Conseil a adopté les conclusions ci-après sur le plan stratégique pour les technologies énergétiques (Plan SET) (doc. [6688/10](#) + [6688/10 COR 1](#)), sur la base de la communication de la Commission intitulée "Investir dans le développement des technologies à faible intensité carbonique" (doc. [14230/09](#)), présentée lors du Conseil TTE (Énergie) de décembre 2009.

Le plan SET contribuera à accélérer la mise au point et l'application à grande échelle de technologies énergétiques propres, durables et efficaces, tout en promouvant le rôle de pionnier de l'UE dans les domaines de recherche et développement concernés et en favorisant sa compétitivité et la sécurité de son approvisionnement. Ces technologies permettront aussi d'atteindre les objectifs ambitieux que l'UE s'est fixés pour 2020 en matière d'énergie et de climat (en multipliant au moins par quatre les investissements consentis à l'échelle mondiale dans le domaine de la RD&D, en particulier en ce qui concerne les sources d'énergie renouvelables et l'efficacité énergétique); elles permettront également à l'UE de concrétiser son intention d'opérer la transition vers une économie à faibles émissions de CO₂ d'ici 2050.

La mise en œuvre du plan SET a bien avancé: les initiatives industrielles européennes¹ ont élaboré leurs feuilles de route technologiques (2010-2020) et travaillent à l'élaboration de programmes européens effectifs, l'Alliance européenne de la recherche dans le domaine de l'énergie (AERE) est prête à lancer ses premières activités de recherche et l'initiative "Villes intelligentes" est en cours de développement. Toutes les initiatives industrielles européennes recensées devraient être lancées d'ici 2011 au plus tard et dès 2010, en ce qui concerne celles qui ont prouvé leur maturité et leur rapport coût-efficacité.

¹ L'initiative européenne pour l'énergie éolienne, l'initiative européenne pour l'énergie solaire, l'initiative européenne pour le réseau électrique, l'initiative européenne pour les bioénergies durables, l'initiative européenne pour le piégeage, le transport et le stockage du CO₂, l'initiative pour la fission nucléaire durable et l'initiative concernant les piles à combustible et hydrogène.

**PRÉPARATION DE LA RÉUNION DU CONSEIL EUROPÉEN DES 25 ET 26 MARS 2010:
STRATÉGIE EUROPÉENNE POUR LA CROISSANCE ET L'EMPLOI**

Les ministres ont assisté à la présentation par M. Oettinger, membre de la Commission, de la communication de la Commission intitulée "EUROPE 2020" (doc. [7110/10](#)).

L'un des trois domaines prioritaires de la stratégie "EUROPE 2020" est la promotion d'une économie plus efficace dans l'utilisation des ressources, plus verte et plus compétitive, ce qui recouvre entre autres la réalisation des objectifs de l'UE en matière de climat et d'énergie. En ce qui concerne l'énergie, l'initiative d'une "Europe efficace dans l'utilisation des ressources" est une des sept initiatives phares proposées par la Commission, qui vise à dissocier la croissance économique de l'utilisation des ressources, y compris les ressources énergétiques, à favoriser le passage à une économie à faible émission de CO₂, à accroître l'utilisation d'énergie issue de sources renouvelables, à moderniser le secteur des transports et à promouvoir l'efficacité énergétique.

La communication a reçu un accueil favorable auprès des ministres et elle a servi de toile de fond à l'échange de vues sur la base des deux questions préparées par la présidence, à savoir:

1. Comment la politique énergétique européenne, et en particulier le développement de l'infrastructure énergétique, prévu dans la deuxième analyse stratégique de la politique énergétique, pourrait-elle contribuer à un renforcement de la croissance économique et à la création de plus d'emplois en Europe?
2. De quelle manière, le Conseil TTE (Énergie) pourrait-il concrètement contribuer à la stratégie européenne pour la croissance et l'emploi?

Les ministres ont estimé qu'une politique énergétique pour l'Europe devrait s'appuyer sur les trois piliers suivants: la compétitivité, la sécurité des approvisionnements et la durabilité et que le Conseil TTE (Énergie) devait jouer un rôle fondamental en apportant un soutien actif à la stratégie "Europe 2020" pour une croissance intelligente, durable et inclusive.

Plusieurs mesures parmi celles énumérées dans l'initiative phare d'une "Europe efficace dans l'utilisation des ressources" répondent déjà aux priorités recensées par le Conseil en matière d'infrastructures, notamment l'achèvement du marché intérieur, la révision du plan d'action en matière d'efficacité énergétique, l'investissement dans des bâtiments économes en énergie, l'intégration des énergies renouvelables dans le réseau (réseaux intelligents et super-réseaux) et la promotion des automobiles hybrides et électriques.

Les investissements dans des infrastructures énergétiques sont tous étroitement liés à la sécurité énergétique et, par conséquent, il convient de définir une politique claire en matière de coopération énergétique, tirant parti au maximum des instruments financiers de l'UE pour établir des partenariats entre les secteurs public et privé. Le marché intérieur devrait également constituer un instrument permettant de mettre à la disposition des citoyens et des entreprises une énergie abordable.

D'une part, la transition vers une économie à faible émissions de CO₂ requiert des progrès tangibles en matière de recherche et de développement et, d'autre part, les nouvelles aptitudes et ressources humaines nécessaires pour le déploiement des énergies renouvelables vont stimuler la création ou la conversion d'emplois, en particulier pour les petites et moyennes entreprises et d'autres organisations de petite taille qui existent au sein de l'Union européenne. Le recours aux technologies de l'information et des télécommunications nécessitera à son tour de la formation, qui est une autre composante de la stratégie "Europe 2020".

La mise en œuvre de ces politiques par la Commission devra être menée de manière cohérente et soigneusement programmée et en mettant l'accent sur les mesures présentant une claire valeur ajoutée pour l'Europe, tant sur le plan intérieur qu'extérieur, et être axée sur les trois domaines suivants: le capital physique (les infrastructures), le capital technologique (faibles émissions de carbone et sources d'énergie renouvelables) et le capital humain (l'enseignement).

Sur la base de ce débat, la présidence a tiré des conclusions qui seront communiquées au Conseil européen via le Conseil des affaires générales.

DIVERS**TRANSPORTS****Conférence sur le ciel unique européen**

Le Conseil a pris acte des informations communiquées par la présidence sur les résultats de la conférence sur le ciel unique européen qui s'est tenue à Madrid les 25 et 26 février 2010.

La conférence, organisée conjointement par la présidence espagnole et la Commission, a réuni des décideurs politiques et des représentants du secteur de l'aviation afin d'examiner la feuille de route relative à la mise en œuvre du deuxième paquet législatif dans le cadre de l'initiative sur le ciel unique européen.

Dans leurs conclusions finales (*doc. [6708/10](#)*), les participants à la conférence ont souligné l'importance des objectifs visés par l'initiative, à savoir, réduire les coûts et l'impact environnemental du transport aérien, augmenter la capacité et améliorer encore la sécurité. Ils ont souligné que pour atteindre ces objectifs, il était urgent, notamment, d'accroître les performances du système de gestion du trafic aérien, d'améliorer la gestion, de déployer le programme SESAR, le pilier technologique de la gestion du trafic aérien européen, ainsi que de mettre en place un dialogue social approprié et une formation du personnel adéquate.

Conseil informel "Transports"

La présidence espagnole a informé les ministres sur les résultats du conseil informel "Transports" qui s'est tenu à La Corogne le 12 février 2010 (*doc. [7118/10](#)*). La réunion a été consacrée à deux points principaux: la mobilité urbaine, au sujet de laquelle la présidence a l'intention de présenter un projet de conclusions au Conseil "Transports" lors de sa prochaine session en juin, et la sûreté de l'aviation civile, notamment la question des scanners corporels qui pourrait être une des solutions possibles dans le cadre d'une stratégie commune de l'UE dans ce domaine. La Commission présentera en avril un rapport sur l'utilisation des nouvelles technologies pour les contrôles de sécurité.

Forum international des transports

La délégation allemande a informé le Conseil concernant le prochain Forum international des transports qui se tiendra à Leipzig du 26 au 28 mai 2010 (*doc. [6648/10](#)*). Les ministres des transports de 52 États membres du Forum discuteront avec des représentants des sciences et de l'industrie du sujet "Transports et innovation - Exploiter le potentiel".

La délégation chypriote a indiqué que Chypre, qui n'est pas encore membre du Forum, avait demandé à bénéficier du statut d'observateur aux réunions annuelles du Forum.

Le Forum est une plate-forme mondiale pour les questions de transport, de logistique et de mobilité dans le cadre de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). La ville allemande de Leipzig a été choisie comme lieu permanent pour la réunion annuelle.

Accident de train à Buizingen (Belgique)

Le Conseil a pris acte des informations communiquées par la Commission et la Belgique sur l'accident de train qui a eu lieu à Buizingen (Belgique) le 15 février 2010. La Belgique a souligné que l'enquête se poursuivait pour établir les causes de l'accident. À cet égard, la Commission a mis l'accent sur l'importance d'une mise en place rapide du système européen de signalisation ferroviaire (ERTMS).

Conférence ministérielle sur le réseau transeuropéen de transport

Le Conseil a pris acte des informations communiquées par la présidence et par la Commission concernant la conférence ministérielle annuelle sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (*doc. [7288/10](#)*). La conférence de cette année, organisée conjointement par la présidence espagnole et la Commission à Saragosse les 8 et 9 juin, sera consacrée aux méthodes à employer pour établir le cadre de planification et de mise en œuvre du futur RTE-T. Les ministres débattront également de la stratégie de financement et de la dimension extérieure des réseaux de transport européens.

Mesures de l'UE prévues pour promouvoir la mobilité électrique

La présidence a informé les ministres sur les résultats du débat sur la mobilité électrique qui a eu lieu lors de la réunion informelle du Conseil "Compétitivité" tenue à San Sebastián le 9 février 2010 (*doc. [7119/10](#)*). Elle les a également informés du résultat des discussions sur ce point menées lors de la session ordinaire du Conseil "Compétitivité" des 1^{er} et 2 mars à Bruxelles.

Plusieurs États membres ont déjà lancé des actions pour promouvoir les véhicules électriques. À San Sebastián, les ministres sont convenus d'une action concertée, notamment en ce qui concerne la normalisation, le soutien à la recherche, les mesures d'incitation, la modernisation des capacités de production d'électricité et la coordination. Lors de la session du Conseil des 1^{er} et 2 mars, les ministres ont invité la Commission à présenter un plan d'action en faveur de véhicules propres et à haute efficacité énergétique, y compris les véhicules tout électriques et les véhicules hybrides rechargeables.

ÉNERGIE

Réunion informelle des ministres de l'énergie

La présidence a informé le Conseil des résultats de la réunion tenue à Séville les 15 et 16 janvier 2010, sur la base des informations figurant dans le document [6689/10](#).

Relations internationales dans le domaine de l'énergie entre la Russie et l'Ukraine

M. Oettinger, membre de la Commission, a informé le Conseil de l'état des relations entre la Russie et l'Ukraine dans le domaine de l'énergie, sur la base d'une note d'information (doc. [6690/10](#)).

Rapport sur le marché intérieur du gaz et de l'électricité (2009)

M. Oettinger, membre de la Commission, a présenté au Conseil le rapport annuel de la Commission sur le fonctionnement du marché intérieur du gaz et de l'électricité (doc. [7474/10](#)), résumé dans une note d'information (doc. [6691/10](#)).

Sommet du groupe de Visegrad sur la sécurité énergétique

Le ministre hongrois a informé le Conseil des résultats du sommet du groupe de Visegrad (Pologne, République tchèque, Slovaquie, Hongrie) sur la sécurité énergétique, qui s'est tenu à Budapest le 24 février 2010, sur la base d'une note d'information (doc. [6954/10](#)).

AUTRES POINTS APPROUVÉS

TRANSPORTS

Positions en première lecture concernant les droits des passagers de navires et des passagers voyageant par autobus et autocar*

Le Conseil a adopté ses positions en première lecture concernant deux propositions de règlements visant à améliorer les droits des passagers de navires (*doc. [14849/09](#) + [6979/1/10 ADD 1 REV 1](#)*) et des passagers voyageant par autobus et autocar (*doc. [5218/3/10 REV 3](#) + [6978/10 ADD 1](#)*). Il a également adopté les exposés des motifs du Conseil correspondants (*doc. [14849/3/09 REV 3 ADD 1](#) et [5218/3/10 REV 3 ADD 1](#)*). Les positions seront maintenant transmises au Parlement européen pour deuxième lecture.

Les deux propositions établissent des règles, adaptées à leurs champ d'application particulier, concernant la non-discrimination à l'égard des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite et l'assistance à ces personnes. Pour toutes les catégories de passagers, les textes prévoient notamment des dispositions spécifiques concernant les droits des passagers en cas de retards ou d'annulations, les informations à fournir aux passagers et le traitement des plaintes. En outre, la proposition relative aux passagers voyageant par autobus et autocar prévoit une indemnisation en cas de décès ou de lésion corporelle ainsi qu'en cas de perte ou de détérioration de bagages dus à des accidents.

Les deux propositions font partie d'une politique générale de l'UE visant à garantir l'égalité de traitement des passagers, indépendamment du mode de transport choisi, tout en renforçant les droits des passagers, une attention particulière étant accordée à la non-discrimination à l'égard des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Une législation similaire a déjà été adoptée pour les passagers voyageant par air ou par rail.

Un accord politique a été dégagé sur le règlement relatif aux droits des passagers de navires le 9 octobre 2009 et le 17 décembre 2009, pour le règlement relatif aux passagers voyageant par autobus et autocar.

Contrôle technique des véhicules à moteur - Sécurité routière - Procédure de comité

Le Conseil a décidé de ne pas s'opposer à l'adoption par la Commission d'une directive adaptant au progrès technique la directive 2009/40/CE afin d'améliorer le contrôle technique des véhicules à moteur dans l'UE (*doc. [5841/10](#) et [6286/10 ADD 1](#)*).

Position de l'UE sur l'accord Interbus

Le Conseil a adopté la position de l'Union européenne concernant la gestion de l'accord Interbus relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus et les règles applicables en vertu de cet accord (*doc. [6087/10](#)*).

La position comprend trois éléments:

- le règlement intérieur du comité mixte responsable de la gestion de l'accord, qui représente toutes les parties contractantes;
- l'adaptation des listes des règles applicables afin de tenir compte de la nouvelle législation de l'UE adoptée depuis l'entrée en vigueur de l'accord; ces règles portent sur les conditions applicables aux transporteurs routiers de voyageurs, les normes techniques applicables aux autobus et aux autocars (par exemple, le contrôle technique, les appareils de contrôle, les émissions) et des dispositions sociales;
- une recommandation visant à ce que les parties contractantes qui ne sont pas membres de l'UE utilisent un rapport technique pour les autocars et les autobus afin de faciliter le contrôle de l'application des normes techniques fixées dans l'accord.

Ces éléments seront soumis au comité mixte pour adoption.

L'accord Interbus est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2003. Ses parties contractantes sont: l'UE, l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, l'Ancienne République yougoslave de Macédoine, la République de Moldavie, le Monténégro et la Turquie. Son objectif principal est la libéralisation du transport de passagers. Le comité mixte chargé de la mise en œuvre de l'accord se réunit au moins une fois tous les cinq ans.

Accord de coopération concernant la navigation par satellite entre l'UE et la Norvège

Le Conseil a adopté une décision relative à la signature et à l'application provisoire de l'accord de coopération concernant la navigation par satellite entre l'UE et la Norvège. L'accord vise à établir les principes de la coopération et les droits et obligations de la Norvège dans les domaines pertinents qui ne sont pas couverts par l'acquis Galileo existant.

RECHERCHE**Accord de coopération scientifique et technologique UE-îles Féroé**

Le Conseil a adopté une décision autorisant la signature et l'application provisoire de l'accord de coopération scientifique et technologique avec les îles Féroé, associant ce pays au septième programme-cadre de recherche de l'UE (2007-2013) (*doc.* [5475/10](#)).

RELATIONS EXTÉRIEURES**Statut de la mission EUTM Somalie - Négociations avec l'Ouganda**

Le Conseil a autorisé la Haute Représentante, assistée par le Secrétariat général du Conseil, à ouvrir des négociations en application de l'article 37 du TUE et de l'article 218 du TFUE afin de conclure un accord entre l'UE et la République d'Ouganda sur le statut dans ce pays de la mission placée sous la direction de l'Union européenne.

Activités de maîtrise des armements menées dans les Balkans occidentaux

Le Conseil a adopté une décision à l'appui des activités de maîtrise des armements menées dans les Balkans occidentaux par le centre régional pour l'Europe du Sud-Est d'échange d'informations pour la réduction des armes légères. Cette décision porte sur la destruction des armes légères et de petit calibre (ALPC), l'amélioration de la gestion des stocks ainsi que la collecte et l'enregistrement des armes.

ENVIRONNEMENT

Conférence de la CITES sur les espèces menacées d'extinction (mars 2010)

Le Conseil a adopté la position de l'UE sur les propositions à soumettre à la quinzième Conférence des Parties à la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), organisée à Doha, au Qatar, du 13 au 25 mars 2010.

La décision vise à préserver la diversité biologique en limitant le commerce international des espèces menacées d'extinction dans le cadre de la CITES. La position de l'UE sur les propositions d'amendements de la CITES est fondée sur l'état de conservation de l'espèce concernée. L'UE est favorable à la stratégie consistant à concentrer les efforts sur une mise en œuvre effective des contrôles de la CITES afin de réduire le braconnage et le commerce illicite.

L'UE est notamment préoccupée par l'état de conservation médiocre du *thon rouge de l'Atlantique* et elle milite en faveur d'une interdiction du commerce international de cette espèce, pour autant qu'un certain nombre de conditions soient remplies afin d'assurer un avenir viable aux pêcheurs touchés par les nouvelles mesures.

L'UE demeure opposée à la reprise du *commerce de l'ivoire* tant que des mécanismes appropriés ne permettront pas de garantir que ce commerce n'entraînera pas une augmentation de l'abattage illicite d'*éléphants*. L'UE encourage tous les États de l'aire de répartition à coopérer en faveur de la conservation et de la gestion des espèces concernées.

En outre, en ce qui concerne les *ours polaires*, l'UE considère que le changement climatique et la disparition de leurs habitats, elle-même due à la réduction de la glace de mer, constituent la principale menace qui pèse sur leur survie. Dans ces conditions, les mesures de lutte contre le changement climatique, comme celles proposées par l'UE dans le cadre des négociations internationales en cours, seront essentielles et plus appropriées pour enrayer le déclin des populations de cette espèce.

L'UE propose la mise en œuvre de contrôles renforcés sur le commerce des *coraux* dans un délai de 18 mois et elle examinera parallèlement les moyens d'en atténuer les éventuelles répercussions sur les artisans au sein de l'UE.