



CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE



17068/10

PRESSE 326
PR CO 42

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

3052ème session du Conseil

Transports, télécommunications et énergie

Bruxelles, 2 et 3 décembre 2010

Président **Étienne SCHOUPPE**
Secrétaire d'État à la mobilité
Paul MAGNETTE
Ministre du climat et de l'énergie
Vincent VAN QUICKENBORNE
Ministre pour l'entreprise et la simplification
de la Belgique

P R E S S E

Principaux résultats du Conseil

Session consacrée aux transports:

*Le Conseil est parvenu à une conclusion sur un accord politique sur un projet de directive facilitant **l'échange d'informations transfrontière** concernant un certain nombre d'**infractions routières** qui menacent gravement la sécurité routière. L'objectif est de permettre à un État membre dans lequel une infraction a été commise avec un véhicule immatriculé dans un autre État membre d'identifier le détenteur du véhicule afin que les sanctions puissent être exécutées.*

*Le Conseil a adopté deux séries de conclusions, l'une sur la politique pour la **sécurité routière** de 2011 à 2020, soulignant les objectifs à fixer et les actions clés à mener, et l'autre sur **l'intégration totale du transport par voie d'eau** au sein de la chaîne logistique et de transport de l'UE, appuyant en particulier le concept de "ceinture bleue".*

*Le Conseil a discuté des travaux en cours sur la directive établissant un **espace ferroviaire unique européen**, qui est une refonte du cadre réglementaire adopté en 2001 (dit "premier paquet ferroviaire", ainsi que sur les modalités d'accès au **service public réglementé (PRS)** fourni par le système mondial de radionavigation par satellite issu du programme **Galileo** et conçu pour garantir la continuité de service pour les applications sensibles utilisées par les instances gouvernementales et d'autres organes autorisés.*

*Les ministres ont également salué un rapport sur le renforcement de la **sécurité du fret aérien** présenté par un groupe à haut niveau. La présidence a demandé à la Commission et aux États membres de mettre rapidement en œuvre le plan d'action joint au rapport.*

Session consacrée à l'énergie

*Afin de préparer le premier Conseil européen consacré à l'énergie qui se réunira en février 2011, les ministres ont tenu un débat d'orientation sur **une nouvelle stratégie énergétique pour l'Europe pour la période 2011-2020.***

*Le Conseil a adopté des conclusions sur **une politique de l'énergie au service des consommateurs.** Ces conclusions font suite au débat consacré aux aspects de la politique européenne de l'énergie relatifs aux consommateurs, qui a eu lieu à l'occasion de la réunion informelle des ministres de l'énergie en septembre 2010.*

*Le Conseil a également adopté des conclusions sur **la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore.** Dans le prolongement de la communication publiée par la Commission sur cette question, à la suite de la catastrophe survenue dans le golfe du Mexique en avril 2010 après l'explosion de la plateforme de forage Deepwater Horizon, le Conseil suggère des pistes en vue de l'adoption éventuelle de mesures complémentaires concernant l'exploration et la production offshore d'hydrocarbures, notamment afin d'assurer le niveau le plus élevé possible de sécurité et de protection de l'environnement ainsi que l'adoption de dispositions en matière de responsabilité.*

Session consacrée aux télécommunications

*Le Conseil a discuté des progrès réalisés concernant le programme en matière de **politique du spectre radioélectrique** ainsi que sur deux projets de règlements relatifs à **l'Agence européenne chargée de la sécurité des réseaux et de l'information.***

*Le Conseil a adopté des conclusions sur les initiatives phare "**Stratégie numérique pour l'Europe**" et "**Union de l'innovation**" d'Europe 2020 appelées à s'enrichir mutuellement. L'objectif de ces conclusions est d'insister sur le fait qu'une stratégie européenne intégrée en matière d'innovation nécessite la mise en place d'un marché numérique unique pleinement opérationnel, dans l'intérêt des entreprises européennes, en particulier les PME et les jeunes entreprises innovantes, ainsi que des consommateurs européens.*

*En outre, le Conseil a adopté des conclusions sur la **stratégie européenne en matière de haut débit.***

SOMMAIRE¹

PARTICIPANTS.....	6
 POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT	
TRANSPORTS TERRESTRES	9
Système d'échange d'informations transfrontière concernant les infractions routières	9
Politique pour la sécurité routière de 2011-2020	10
Établissement d'un espace ferroviaire unique européen	11
TRANSPORTS MARITIMES.....	12
Intégration totale du transport par voie d'eau au sein de la chaîne logistique et de transport de l'UE	12
QUESTIONS INTERMODALES	14
Modalités d'accès au service public réglementé offert par le système de radionavigation par satellite Galileo	14
AVIATION	16
Renforcer la sécurité du fret aérien	16
ÉNERGIE.....	17
Une politique de l'énergie au service des consommateurs.....	17
Sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore	17
Nouvelle stratégie énergétique pour l'Europe pour la période 2011-2020	18
Relations internationales	21
TÉLÉCOMMUNICATIONS.....	22
Premier programme en matière de politique du spectre radioélectrique	22
Agence européenne chargée de la sécurité des réseaux et de l'information.....	23

- 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.

Initiatives phares "Stratégie numérique pour l'Europe" et "Union de l'innovation" d'Europe 2020 appelées à s'enrichir mutuellement	24
Stratégie européenne en matière de haut débit.....	24
DIVERS	25
Agence européenne pour la sécurité maritime	25
Mise en œuvre des conventions maritimes internationales par les États membres	25
Mesures restrictives turques sur Chypre, transports maritimes de l'UE et libre échange	25
Sommet de l'aviation.....	26
Négociations avec le Brésil sur un accord global relatif au transport aérien	26
Ciel unique européen : objectifs de performance.....	26
Assurer la mobilité ininterrompue des voyageurs et des marchandises en cas de crise soudaine dans le domaine des transports.....	26
Colloque "Le rail unifie l'Europe"	27
Conférence ministérielle internationale sur l'environnement et l'énergie dans les transports (MEET 2).....	27
Programme énergétique européen pour la relance.....	27
Initiative pour le développement de l'énergie verte	27
Conférence des pays du sud-est de l'Europe sur l'énergie: Énergie sans frontières - d'une approche nationale à une approche régionale	28
Critères de viabilité écologique applicables à la biomasse	28
Rapport sur l'état de développement des services d'itinérance dans l'Union européenne.....	28
Forum sur la gouvernance de l'Internet.....	28
ÉVÉNEMENT EN MARGE DU CONSEIL.....	28

AUTRES POINTS APPROUVÉS

MARCHÉ INTÉRIEUR

– Engrais.....	29
– Véhicules à moteur - prescriptions pour l'homologation	29

PARTICIPANTS

Belgique:

M. Étienne SCHOUPPE
M. Paul MAGNETTE
M. Vincent VAN QUICKENBORNE
Mme Brigitte GROUWELS

Secrétaire d'État à la mobilité, adjoint au premier ministre
Ministre du climat et de l'énergie
Ministre pour l'entreprise et la simplification
Ministre chargée des transports (Région de Bruxelles-Capitale)

Bulgarie:

M. Aleksadar TSVETKOV

M. Parvan RUSINOV

M. Traïtcho TRAÏKOV

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

République tchèque:

M. Martin KOCOUREK
M. Jakub HODINÁŘ
Mme Jana REINISOVA

Ministre de l'industrie et du commerce
Vice-ministre des transports
Représentant permanent adjoint

Danemark:

M. Jacob HEINSEN
Mme Charlotte SAHL-MADSEN

M. Peder LUNDQUIST

M. Jonas Bering LIISBERG

Ministre des transports
Ministre des sciences, de la technologie et du développement
Secrétaire permanent adjoint au ministère du climat et de l'énergie
Représentant permanent adjoint

Allemagne:

M. Peter RAMSAUER

M. Klaus-Dieter SCHEURLE

M. Jochen HOMANN

M. Guido PERUZZO

Ministre fédéral des transports, de la construction et du développement urbain
Secrétaire d'État au ministère fédéral des transports, de la construction et du développement urbain
Secrétaire d'État au ministère des affaires économiques et de la technologie
Représentant permanent adjoint

Estonie:

M. Juhan PARTS
M. Gert ANTSU

Ministre de l'économie et des communications
Représentant permanent adjoint

Irlande:

M. Eamon RYAN

Mme Geraldine BYRNE NASON

Ministre des communications, de l'énergie et des ressources naturelles
Représentant permanent adjoint

Grèce:

Mme Tina BIRBILI

M. Ioannis DIAMANTIDIS
M. Spyros VOUGIAS

Ministre de l'environnement, de l'énergie et du changement climatique
Ministre des affaires maritimes, des îles et de la pêche
Vice-ministre des infrastructures, des transports et des réseaux

Espagne:

M. Bernardo LORENZO ALMENDROS
M. Pedro MARIN
M. José Pascual MARCO

Secrétaire d'État aux communications
Secrétaire d'État
Représentant permanent adjoint

France:

M. Eric BESSON

M. Thierry MARIANI

Ministre chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique
Secrétaire d'État

Italie:

M. Altero MATTEOLI
M. Stefano SAGLIA

Ministre des infrastructures et du transport
Secrétaire d'État au développement économique

Chypre:

Mme Erato KOZAKOU-MARCOULLIS

M. Antonis PASCHALIDES

Ministre des transports, des communications et
de l'énergie
Ministre du commerce, de l'industrie et du tourisme**Lettonie:**

M. Artis KAMPARS

Mme Dana REIZNIECE

Mme Lelde LICE-LICITE

Ministre de l'économie
Secrétaire parlementaire
Représentant permanent adjoint**Lituanie:**

M. Eligijus MASIULIS

M. Arvydas SEKMOKAS

M. Arūnas VINČIŪNAS

Ministre des transports et des communications
Ministre de l'énergie
Représentant permanent adjoint**Luxembourg:**

M. Claude WISELER

Mme Michèle EISENBARTH

Ministre du développement durable et des infrastructures
Représentant permanent adjoint**Hongrie:**

M. Tamás FELLEGI

M. Pál VÖLNER

M. Zsolt NYITRAI

Ministre du développement national
Secrétaire d'État à l'infrastructure
Secrétaire d'État en charge de l'information et de la
communication**Malte:**

M. Austin GATT

M. George PULLICINO

M. Patrick MIFSUD

Ministre de l'infrastructure, des transports et des
communications
Ministre des ressources et des affaires rurales
Représentant permanent adjoint**Pays-Bas:**

M. Joop ATSMA

M. Maxime J.M. VERHAGEN

M. Derk OLDENBURG

Secrétaire d'État
Vice-premier ministre des affaires économiques, de
l'agriculture et de l'innovation
Représentant permanent adjoint**Autriche:**

Mme Doris BURES

M. Reinhold MITTERLEHNER

M. Harald GÜNTHER

Ministre fédéral des transports, de l'innovation et de la
technologie
Ministre des affaires économiques, de la famille et de la
jeunesse
Représentant permanent adjoint**Pologne:**

M. Cezary GRABARCZYK

M. Maciej JANKOWSKI

Mme Magdalena GAJ

M. Marcin KOROLEC

M. Piotr KOLODZIEJCZYK

Ministre des infrastructures
Sous-secrétaire d'État au ministère des infrastructures
Sous-secrétaire d'État
Vice-ministre au ministère de l'économie
Sous-secrétaire d'État au ministère de l'intérieur et de
l'administration**Portugal:**

M. António MENDONÇA

M. Carlos ZORRINHO

Mme Ana Paula ZACARIAS

Ministre des travaux publics, des transports et des
communications
Secrétaire d'État à l'énergie et à l'innovation
Représentant permanent adjoint**Roumanie:**

Mme Anca BOAGIU

M. Valerian VREME

M. Cristian BADESCH

Ministre des transports et de l'infrastructure
Ministre des communications
Représentant permanent adjoint**Slovénie:**

M. Patrik VLAČIČ

M. József GYÖRKÖS

M. Uroš VAJGL

Ministre des transports
Secrétaire d'État au ministère de l'enseignement supérieur,
des sciences et de la technologie
Représentant permanent adjoint

Slovaquie:

M. Ján HUDACKÝ
M. Martin CHREN
M. Peter JAVORČIK

Secrétaire d'État
Secrétaire d'État
Représentant permanent adjoint

Finlande:

Mme Anu VEHVILÄINEN
Mme Riina NEVAMÄKI
Mme Marja RISLAKKI

Ministre des transports
Secrétaire d'État au ministère de l'emploi et de l'économie
Représentant permanent adjoint

Suède:

Mme Catharina ELMSÄTER-SVÄRD
Mme Anna-Karin HATT
M. Daniel JOHANSSON

Ministre des infrastructures
Ministre
Secrétaire d'État

Royaume-Uni:

Mme Theresa VILLIERS
M. Andy LEBRECHT

Ministre d'État des transports
Représentant permanent adjoint

Commission:

M. Siim KALLAS
Mme Neelie KROES
M. Günther OETTINGER

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

TRANSPORTS TERRESTRES

Système d'échange d'informations transfrontière concernant les infractions routières

Le Conseil est parvenu à une conclusion sur un accord politique¹ sur un projet de directive facilitant l'échange d'informations transfrontière concernant un certain nombre d'infractions routières qui menacent gravement la sécurité routière (*doc. [17409/10](#) + [ADD1](#)*). L'objectif est de permettre à un État membre dans lequel une infraction a été commise avec un véhicule immatriculé dans un autre État membre d'identifier le détenteur du véhicule ainsi que de déterminer qui est personnellement responsable afin que les sanctions puissent être exécutées. Cette mesure est destinée à améliorer la sécurité routière et à garantir l'égalité de traitement entre les conducteurs, quel que soit leur État de résidence.

Tout en acceptant le texte de compromis proposé par la présidence, certaines délégations ont indiqué qu'elles espéraient qu'un texte plus ambitieux pourrait être dégagé au cours des futures négociations avec le Parlement européen sur la proposition.

Les infractions routières couvertes par le projet de directive sont: l'excès de vitesse, le non-port de la ceinture de sécurité, le franchissement d'un feu rouge, la conduite en état d'ébriété ou sous l'influence de drogues, le non-port du casque, la circulation sur une voie interdite (comme par exemple les bandes d'arrêt d'urgence ou les voies réservées aux transports publics) et l'usage illicite d'un téléphone portable en conduisant un véhicule. La liste pourrait être allongée à l'avenir dans le cadre d'une révision de la directive. En tout état de cause, c'est le droit de l'État membre concerné qui détermine dans quelle mesure et comment les infractions susmentionnées feront l'objet de poursuites; plusieurs États membres ont annoncé qu'ils souligneraient ce point dans une déclaration.

Les États membres permettront aux autres États membres d'accéder aux données relatives à l'immatriculation des véhicules pour identifier le détenteur ou propriétaire du véhicule avec lequel l'infraction a été commise. Le système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (Eucaris) fournira, en principe, la base technique pour l'échange de données. Une fois le détenteur identifié, l'État membre dans lequel l'infraction routière a eu lieu lui enverra une lettre détaillant l'infraction commise et l'amende infligée en vertu de son droit national. Il conviendrait que cette lettre soit rédigée dans la langue du document d'immatriculation du véhicule afin de garantir que le destinataire la comprenne et puisse y donner suite ou y répondre s'il ne reconnaît pas l'infraction.

Afin d'informer les conducteurs, un récapitulatif des règles routières en vigueur dans les différents États membres sera publié sur le site web de la Commission dans toutes les langues officielles de l'UE.

¹ Cette formule est utilisée en raison de la situation particulière de l'Irlande et du Royaume-Uni dans le cas présent (voir les explications figurant plus loin dans le texte), qui fait que les conditions n'étaient pas réunies pour pouvoir dégager un "accord politique" à proprement parler, lors de cette session du Conseil.

La proposition a été présentée par la Commission en avril 2008 (*doc. [7984/08](#)*) et approuvée par le Parlement européen en décembre 2008, sous réserve de plusieurs amendements. Elle a toutefois été bloquée au sein du Conseil, essentiellement en raison de sérieux doutes sur le bien-fondé de la base juridique sur laquelle la Commission a fondé sa proposition de directive, à savoir les dispositions relatives à la politique des transports du traité UE, sachant qu'il n'existe pas de règles communes à l'UE pour les infractions routières. En juillet 2010, la présidence belge a rouvert les discussions sur la proposition en introduisant une nouvelle base juridique, à savoir les dispositions relatives à la coopération policière qui figurent dans le traité de Lisbonne récemment adopté, et en s'orientant clairement sur l'échange d'informations, les États membres concernés étant responsables de l'exécution.

La nouvelle base juridique signifie que l'Irlande et le Royaume-Uni, qui ne participent pas automatiquement à la coopération policière au titre du traité de Lisbonne, doivent décider s'ils souhaitent participer à cette mesure. Ces deux pays ont manifesté leur intérêt et peuvent accepter le principe du projet de directive, mais ils n'ont pas encore pris leur décision finale.

Lorsque le Conseil aura confirmé son accord sur la proposition par l'adoption de sa position en première lecture, cette position sera transmise au Parlement européen pour une deuxième lecture.

Politique pour la sécurité routière de 2011-2020

Le Conseil a adopté des conclusions approuvant les objectifs en matière de sécurité routière pour la décennie à venir, énumérés dans une communication de la Commission (*doc. [12603/10](#)*) qui ouvre la voie à un nouveau programme d'action européen pour la sécurité routière, qui remplacera le programme 2001-2010.

Dans ses conclusions, le Conseil confirme l'objectif de réduire de moitié le nombre des victimes de la route, dans l'ensemble de l'Union. En outre, il faudra accorder une attention particulière à la sécurité des usagers vulnérables de la route, tels que les piétons, les cyclistes ou les motocyclistes. Il conviendrait d'accorder la priorité au fait d'influencer le comportement des usagers par l'éducation et la formation afin de renforcer la sécurité routière.

Le Conseil souligne l'importance des contrôles et des sanctions en cas d'infractions aux règles de la circulation routière et préconise, à cet égard, l'échange d'informations sur les infractions routières commises dans d'autres États membres. D'autres mesures visant à accroître la sécurité routière incluent des contrôles de sécurité tout au long du cycle de vie des véhicules, l'adaptation des routes et des véhicules afin de limiter les conséquences des erreurs humaines ainsi que la mise en place de solutions high-tech pour les systèmes de transport. Il convient également d'améliorer l'intervention des secours en cas d'accident et l'assistance postcollision.

Le texte intégral des conclusions figure dans le document [16951/10](#).

Établissement d'un espace ferroviaire unique européen

Le Conseil a discuté des travaux en cours concernant la proposition de directive établissant un espace ferroviaire unique européen (*doc. [13789/10](#)*), visant à simplifier, à clarifier et à moderniser le cadre réglementaire applicable au secteur ferroviaire européen en vue d'améliorer les conditions d'investissement, de stimuler la concurrence et de renforcer la surveillance du marché dans ce secteur.

Les ministres ont été invités à orienter les futurs examens de la proposition par les organes préparatoires du Conseil, qui ont entamé les travaux sur les dispositions relatives au financement de l'infrastructure ferroviaire et à la tarification de son utilisation (voir le rapport sur l'état des travaux, *doc. [16308/10](#)*). Le débat ministériel, basé sur les questions soumises par la présidence, a montré que:

- la publication de stratégies nationales de développement de l'infrastructure ferroviaire est, d'une manière générale, considérée comme un instrument approprié pour favoriser la réalisation d'investissements durables dans le secteur. Certaines délégations ont toutefois souligné qu'il fallait respecter la compétence des États membres pour le financement des infrastructures ferroviaires. Par ailleurs, il conviendrait de tenir dûment compte du principe des décisions budgétaires annuelles lors de l'établissement de plans pluriannuels;
- la différenciation des redevances d'accès aux voies en fonction des nuisances sonores pourrait créer un mécanisme d'incitation à la modernisation des wagons bruyants et ainsi diminuer les émissions sonores. Plusieurs États membres ont toutefois souligné la nécessité d'assurer l'égalité de traitement entre le transport ferroviaire et le transport routier et ont préconisé l'application facultative de redevances différenciées. Il a également été mentionné que cette mesure devrait principalement être axée sur les zones fortement peuplées;
- la réduction temporaire des redevances d'accès aux voies pour les trains équipés du système européen de contrôle des trains (ETCS) pourrait encourager les entreprises ferroviaires à se doter de ce système. Plusieurs délégations ont néanmoins souligné qu'elles souhaitent conserver le droit de lever de nouvelles redevances ou d'augmenter celles qui existent afin de compenser la perte de revenus causée par une telle réduction.

La proposition présentée par la Commission en septembre est une refonte du "premier paquet ferroviaire", qui comprend trois directives concernant respectivement le développement de chemins de fer européens, les licences des entreprises ferroviaires et la gestion de l'infrastructure ferroviaire (directives n° 12, 13 et 14 de 2001¹).

¹ JO L 75 du 15 mars 2001, p. 1, 26 et 29.

Si elle est acceptée, la proposition de refonte renforcera la concurrence entre les entreprises ferroviaires par une transparence accrue des conditions d'accès sur le marché ferroviaire et un accès amélioré pour les opérateurs aux services ferroviaires comme les gares, ainsi que les installations de fret et de maintenance. Afin de garantir un accès non discriminatoire aux services ferroviaires et leur fonctionnement correct, on renforcera l'indépendance des organismes nationaux de contrôle et leurs compétences, comme par exemple pour imposer des sanctions et des audits, ainsi que la coopération entre les régulateurs pour les questions transfrontières. Le financement des infrastructures ferroviaires sera amélioré par une planification à plus long terme qui offre une plus grande certitude aux investisseurs et par une adaptation des règles de taxation afin d'inciter à moderniser les infrastructures.

Ces mesures visent à améliorer la compétitivité du secteur ferroviaire européen, tant pour les services de fret que de voyageurs, en vue d'augmenter sa part du marché des transport et de contribuer à un glissement vers un moyen de transport plus respectueux de l'environnement.

TRANSPORTS MARITIMES

Intégration totale du transport par voie d'eau au sein de la chaîne logistique et de transport de l'UE

Les ministres des transports ont adopté des conclusions appelant à une intégration totale du transport par voie d'eau au sein de la chaîne logistique et de transport de l'UE, et soulignant en particulier les points suivants (le texte intégral de ces conclusions figure dans le document [16266/10](#)):

La saturation des transports routiers ainsi que les préoccupations environnementales imposent de mieux utiliser les différents modes de transport existants. Le transport maritime à courte distance, à savoir le transport maritime entre différents ports du littoral européen ou entre ces ports et des pays voisins, et le transport par voies navigables, notamment, ne sont pas encore utilisés de manière optimale.

Afin d'encourager le transport par voie d'eau, le Conseil approuve le concept de "ceinture bleue", visant à créer un espace maritime européen sans barrières, dans lequel les navires pourront opérer librement avec un minimum de formalités administratives, quel que soit leur pavillon. L'association des technologies, des capacités de surveillance du transport maritime et des meilleures pratiques permettra la création d'un tel espace. La "ceinture bleue" sera complétée par des "voies bleues", à savoir des dispositifs mis en place par les autorités portuaires et douanières pour faciliter les choses sur les plans administratif, technologique ou matériel, afin d'assurer un transit portuaire rapide pour les biens provenant de l'UE. Le Conseil soutient l'idée de la Commission de lancer un projet pilote, en coopération avec les autorités des États membres et l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), afin d'ajuster le concept de "ceinture bleue".

Dans ce contexte, le concept des "autoroutes de la mer", dont l'objectif est d'établir des voies de transport maritime concurrentielles entre les ports européens, comme solution alternative au transport terrestre, devrait être mieux aligné sur le système de transport plurimodal européen émergent afin de tirer pleinement parti des synergies possibles.

Une meilleure intégration du transport maritime à courte distance au sein de la chaîne de transport nécessite le renforcement des liens avec le transport ferroviaire et le transport par voies navigables, ainsi que la poursuite du développement des ports en tant qu'interfaces modales essentielles. À cette fin, l'UE devrait soutenir le développement du transport par voies navigables. Pour ce qui est du développement des ports, la Commission est invitée à présenter des orientations concernant l'application de la législation de l'UE dans le domaine environnemental et des orientations sur les aides d'État.

La promotion du transport maritime à courte distance et du transport par voies navigables est également un moyen d'encourager l'évolution vers des transports plus respectueux de l'environnement. L'élaboration prévue, par la Commission, d'un plan d'action à plusieurs niveaux comprenant des éléments tels que des carburants alternatifs, des technologies vertes, une infrastructure adéquate, des instruments de financement et la recherche et l'innovation, pourrait aider le secteur à améliorer son bilan environnemental, tout en préservant sa compétitivité. En ce qui concerne les émissions du transport maritime international, des règles mondiales doivent être convenues dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI) afin d'éviter des distorsions de concurrence et des fuites de carbone.

En outre, la Commission est invitée à envisager des moyens permettant d'éviter l'affaiblissement de la position concurrentielle du transport maritime à courte distance du fait de l'augmentation des coûts qui pourrait résulter de l'utilisation de combustibles de soufre à faible teneur en soufre, conformément aux limites d'émission convenues par l'OMI.

Enfin, le Conseil attend avec intérêt la mise au point d'un programme social pour le secteur du transport par voie d'eau, en particulier de modalités d'intégration des carrières liées aux secteurs du transport maritime et de la navigation intérieure, afin d'encourager la création de nouveaux emplois et de postes de qualité dans ces secteurs et d'accroître la mobilité de la main-d'œuvre.

QUESTIONS INTERMODALES

Modalités d'accès au service public réglementé offert par le système de radionavigation par satellite Galileo

Les ministres des transports ont fait le bilan des progrès accomplis concernant les modalités d'accès au service public réglementé (PRS) offert par le système mondial de radionavigation par satellite issu du programme Galileo (*doc. [16265/10](#)*). Le PRS est un service sécurisé et crypté pour les applications sensibles qui doit continuer à être opérationnel même dans des situations de crise où d'autres services peuvent être interrompus. L'accès au PRS sera réservé aux utilisateurs autorisés, principalement des autorités publiques, comme la police, les autorités chargées du contrôle des frontières ou les autorités chargées de la protection civile.

La proposition présentée par la Commission en octobre (*doc. [14701/10](#)*) et qui doit être approuvée par le Conseil et le Parlement européen contient les éléments clés suivants:

- le Conseil, la Commission et les États membres auront un accès illimité au PRS dans toutes les parties du monde, s'ils décident d'utiliser le service dans le cadre de leurs compétences respectives;
- il incombe à chaque État membre d'autoriser les utilisateurs et les utilisations qui peuvent être faites du PRS;
- les États membres souhaitant utiliser le PRS doivent désigner une autorité PRS responsable de la gestion et du contrôle des utilisateurs finaux ainsi que de la fabrication des récepteurs PRS conformément à des normes communes minimales;
- un processus d'accréditation sera nécessaire pour la production de récepteurs PRS;
- les États tiers ou les organisations internationales peuvent devenir des utilisateurs du PRS seulement si des accords sur les procédures de sécurité et les modalités d'accès ont été conclus avec l'UE;
- les récepteurs PRS peuvent être exportés seulement vers des États tiers autorisés.

Tous les États membres soutiennent l'objectif général consistant à créer un cadre juridique et à définir des règles claires concernant l'accès au PRS. Cependant, le travail déjà accompli au sein des instances préparatoires du Conseil montre que certaines questions doivent encore être davantage examinées, en particulier la protection des informations classifiées, la fixation des normes communes minimales auxquelles doivent se conformer les autorités PRS et la délégation des décisions à la Commission en ce qui concerne ces deux questions. En outre, certains États membres ont fait part de leur souhait de clarifier davantage quel seront les coûts entraînés par le PRS et qui les supportera.

Le Conseil a invité ses instances préparatoires à poursuivre leur examen de la proposition.

Le service public réglementé est l'un des cinq services qui sera fourni par le système satellitaire Galileo. Il est prévu qu'il soit lancé en 2014, en même temps que le service ouvert et le service de recherche et de sauvetage, tandis que le service de sauvegarde de la vie et le service commercial seront opérationnels un peu plus tard.

AVIATION

Renforcer la sécurité du fret aérien

Le Conseil a accueilli avec satisfaction le rapport sur le renforcement de la sécurité du fret aérien présenté par un groupe de haut niveau institué par le Conseil "Justice et affaires intérieures" lors de sa session des 8 et 9 novembre à la suite des récentes découvertes de colis piégés dans le fret aérien.

La présidence a demandé à la Commission et aux États membres de mettre rapidement en œuvre le plan d'action joint au rapport. Elle a invité la Commission à faire rapport au Conseil dans les six mois sur les progrès réalisés.

L'objectif est de combler les lacunes en matière de sécurité et d'élaborer une approche coordonnée au niveau de l'UE et au niveau international en vue de mesures complémentaires en matière de sécurité. Le plan proposé prévoit des actions visant à renforcer et harmoniser les règles de l'UE, à améliorer la coordination et l'échange d'informations au sein de l'UE et à renforcer les normes au niveau mondial. Au niveau de l'UE, cela comprend des mesures telles que le perfectionnement des méthodes de détection et de contrôle de la sécurité du fret, la mise en place de critères communs pour évaluer les risques que pose le fret originaire de pays tiers, le réexamen des procédures pour la désignation d'expéditeurs et de transporteurs "de confiance" et l'amélioration de la formation des opérateurs et des inspecteurs en matière de sécurité. Au niveau international, il conviendrait d'encourager la mise en place de normes réglementaires mondiales, notamment par l'intermédiaire de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de prendre d'autres initiatives pour aider certains pays tiers à renforcer leurs capacités en matière de sécurité.

Le rapport a aussi été présenté à la session du Conseil "Justice et affaires intérieures" qui se tenait le même jour que celle du Conseil "Transports".

ÉNERGIE

Une politique de l'énergie au service des consommateurs

Le Conseil a adopté des conclusions sur une politique de l'énergie au service des consommateurs, dont le texte figure dans le document [16300/10](#).

Ces conclusions font suite au débat consacré aux aspects de la politique européenne de l'énergie relatifs aux consommateurs, qui a eu lieu à l'occasion de la réunion informelle des ministres de l'énergie, les 6 et 7 septembre 2010 à Bruxelles.

Sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore

Le Conseil a adopté des conclusions sur la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore, dont le texte figure dans le document [16943/10](#).

Dans ces conclusions, le Conseil se félicite de la présentation par la Commission de sa communication d'octobre 2010 intitulée "Le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore" (*doc. [14768/10](#) + [ADD1](#)*), à la suite de la catastrophe survenue dans le golfe du Mexique en avril 2010 après l'explosion de la plateforme de forage Deepwater Horizon. S'inspirant de cette communication, le Conseil suggère des pistes en vue de l'adoption éventuelle de mesures complémentaires concernant l'exploration et la production offshore d'hydrocarbures, notamment afin d'assurer le niveau le plus élevé possible de sécurité et de protection de l'environnement ainsi que l'adoption de dispositions en matière de responsabilité.

Nouvelle stratégie énergétique pour l'Europe pour la période 2011-2020

En session publique, les ministres ont mené un débat d'orientation sur une nouvelle stratégie énergétique pour l'Europe pour la période 2011-2020 en vue du premier Conseil européen sur l'énergie prévu le 4 février 2011.

Ce débat, fondé sur un questionnaire proposé par la présidence (*doc. [16303/10](#)*) a fait suite à la présentation par la Commission de deux communications: "Énergie 2020: stratégie pour une énergie sûre et compétitive", adoptée le 10 novembre, et "Priorités en matière d'infrastructures énergétiques pour 2020 et au-delà", adoptée le 17 novembre.

La présidence a résumé le débat comme suit:

"1. L'approche esquissée par la Commission pour la Stratégie 2020 reçoit un large soutien. Il apparaît en effet opportun:

- de mettre à jour maintenant le Plan d'Action 2007-2009
- de le faire dans une perspective de long terme, éventuellement sur la base d'objectifs intermédiaires; la feuille de route 2050 est cruciale à cet égard.
- de le faire en tenant compte des objectifs de l'Union (3x20%), des ressources techniques, scientifiques et humaines de l'Union et des préférences nationales en terme de mix énergétique.

2. Parmi les cinq priorités identifiées par la Commission, l'efficacité énergétique, a clairement le soutien de toutes les délégations en tant que première priorité:

- en mettant l'accent sur les secteurs des transports et du bâtiment et en soulignant le rôle du secteur public
- en utilisant pleinement -voire en élargissant leur champ d'application- les instruments tels que "Eco-conception" et "Étiquetage énergétique"

Compte tenu des dernières projections disponibles pour 2020 selon lesquelles la consommation d'énergie primaire de l'Union ne devrait baisser que de 9 % par rapport à la tendance, une réflexion est toutefois encore nécessaire en ce qui concerne la nature des objectifs, la méthodologie pour les définir et leur suivi. Des actions communes pourraient être entreprises pour soutenir l'innovation et les changements politiques nécessaires (soutien financier, échange des meilleurs pratiques, "smart cities", ...).

3. En ce qui concerne le marché intérieur l'importance d'une mise en œuvre rapide et complète de la législation existante a été soulignée, ainsi que le rôle des régulateurs (ACER) et des initiatives régionales. Cette mise en œuvre est potentiellement profitable pour l'ensemble des priorités couvertes par la stratégie.

Le rôle croissant des renouvelables doit être souligné. Les avis sont toutefois partagés en ce qui concerne une éventuelle harmonisation des mécanismes de soutien.

4. Une interconnexion adéquate et les infrastructures associées constituent une condition préalable au bon fonctionnement du marché, à l'intégration de quantités croissantes d'énergie renouvelable, et à la mise en œuvre concrète de la solidarité. Certains liens manquant d'intérêt européen devraient être développés dans un délai donné. L'importance de la coopération régionale a été soulignée.

Il a également été noté que des progrès rapides sont nécessaires pour réduire les délais et améliorer la coordination des procédures d'autorisation. Une approche européenne en la matière devra toutefois respecter la subsidiarité et les consultations nationales à mener.

Le marché reste la principale source de financement et ce n'est que dans des cas bien définis, sur la base des critères objectifs, que des financements hors marché pourraient être mobilisés - éventuellement à travers des instruments comme les fonds structurels et le fonds de cohésion. Une réflexion sur l'allocation des coûts des infrastructures, en particulier transfrontalières, est souhaitable afin de refléter l'ensemble des bénéficiaires qui en résultent. Les conséquences sur le prix payé par les consommateurs (privés et industriels) devront être prises en compte.

L'approche proposée dans la Communication sur les infrastructures, qui combine l'identification de couloirs prioritaires à une méthodologie pour la sélection de projets, est a priori soutenue, sous réserve d'une analyse détaillée de l'instrument législatif qui mettra en œuvre cette méthodologie.

5. En ce qui concerne les consommateurs, nous en avons largement traité dans les conclusions que nous venons d'adopter et qui identifient les actions à mener, dans le cadre de cette transition énergétique, pour assurer une meilleure prise en compte des consommateurs au sein du marché intérieur, y compris à travers des actions non législatives.

Le respect des préoccupations des consommateurs ainsi que leur coopération active, notamment lors de l'introduction de nouvelles technologies (par ex. compteurs intelligents), ont été soulignés.

Tout en rappelant leur liberté de choix énergétique, les délégations sont attachées au maintien d'un niveau élevé de sûreté des activités de production d'énergie, que ce soit pour les combustibles fossiles - et nous venons d'en traiter en adoptant les conclusions sur les activités offshore - ou le nucléaire.

6. Le SET-Plan et ses initiatives industrielles font l'objet d'un large soutien; ils devraient continuer à servir de cadre pour l'organisation et le renforcement de la coopération dans le domaine de l'innovation et des technologies, notamment pour les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique, où nous avons le potentiel de devenir des champions.

Les quatre grands projets identifiés dans la communication (réseaux intelligents, stockage d'électricité, production de biocarburants durables à grande échelle, efficacité énergétique dans les villes, zones urbaines et zones rurales) apparaissent pertinents à cet égard.

Les futures perspectives financières devraient accorder un soutien suffisant aux activités de l'Union dans le domaine de l'innovation et des technologies.

7. Tous nos efforts seraient vains sans une amélioration de la cohérence et de l'efficacité de l'action extérieure de la politique énergétique de l'Union, par exemple:

- en disposant d'évaluations communes de nos partenaires,
- en développant des partenariats qui ne se limitent pas au seul approvisionnement en gaz ou en pétrole mais couvrent aussi des sujets d'intérêts communs, tels que l'efficacité énergétique et les renouvelables, le développement technologique et la sûreté et la non-prolifération nucléaire,
- en lançant une réflexion sur le renforcement de la solidarité et de la coopération entre États membres dans toutes les dimensions de nos relations avec nos principaux fournisseurs."

Le Conseil devrait adopter des conclusions détaillées sur ces deux communications lors de sa session du 28 février 2011.

La communication "Énergie 2020" (*doc. [16096/10](#), [16096/10 ADD 1](#)*) comporte cinq priorités:

- rendre l'Europe économe en énergie,
- mettre en place un marché intégré de l'énergie paneuropéen,
- protéger les consommateurs et maximaliser la sûreté et la sécurité,
- développer le rôle prépondérant joué par l'Europe dans les technologies liées à l'énergie,
- renforcer la dimension extérieure du marché de l'énergie de l'UE.

Sur la base de ces cinq priorités, la Commission présentera des initiatives et des propositions législatives concrètes au cours des dix-huit prochains mois.

La communication sur les infrastructures (*doc. [16302/10](#), [16302/10 ADD 1](#), [2](#) et [3](#)*) expose dans le détail les actions relevant de la deuxième priorité (Mettre en place un marché intégré de l'énergie paneuropéen), présentée dans la communication "Énergie 2020", répertorie des corridors prioritaires pour l'électricité, le gaz et le pétrole dans une perspective allant du moyen au long terme et propose une nouvelle méthode de planification stratégique. Elle traite également des procédures d'octroi d'autorisations et suggère la création d'un cadre stable pour le financement.

Relations internationales

Les ministres ont été informés par la présidence et par la Commission de l'évolution récente de la situation concernant les relations internationales dans le domaine de l'énergie (*doc. [16192/10](#)*).

Les informations présentées concernaient, entre autres, les États-Unis, la communauté de l'énergie, le partenariat oriental et la Russie.

TÉLÉCOMMUNICATIONS

Premier programme en matière de politique du spectre radioélectrique

En séance publique, le Conseil a examiné, sur la base de questions préparées par la présidence, une proposition de décision établissant le premier programme en matière de politique du spectre radioélectrique (*doc. [16567/10](#)*).

La présidence a présenté aux ministres un rapport sur l'état d'avancement des travaux (*doc. [16832/10](#)*) afin de les informer des progrès accomplis à ce jour et de recenser les questions politiques suscitées par la proposition de programme sur lesquelles les travaux devraient porter sous la future présidence hongroise.

D'une manière générale, les ministres ont accueilli favorablement la proposition de la Commission, constatant que le spectre radioélectrique pouvait apporter une contribution importante à la société numérique, aux services sans fil rapides, à la reprise économique, à la croissance, à la création d'emplois de qualité et à la compétitivité à long terme de l'UE. Les dispositions concernant les communications à haut débit sans fil ont été identifiées comme les principaux éléments de la proposition et ceux qu'il fallait mettre en œuvre le plus rapidement, bien que certaines délégations aient estimé que les délais pour la mise à disposition du spectre étaient trop ambitieux. Plusieurs réserves ont été formulées à l'égard des mesures proposées en matière de gestion du spectre, telles que les obligations en matière de couverture et autres modalités en matière de droits d'utilisation, qui devraient tenir compte des situations particulières des États membres.

La proposition d'inventaire des utilisations du spectre a fait l'objet d'un large soutien. Toutefois, les ministres ont attiré l'attention sur le risque de doubles emplois, sur les coûts et sur le caractère confidentiel des informations et ont invité la Commission à s'appuyer sur les initiatives existant déjà dans ce domaine.

Les ministres des États membres possédant des frontières avec des pays tiers, en particulier, ont demandé le soutien de l'UE pour coordonner l'utilisation du spectre.

La Commission a présenté sa proposition (*doc. [13872/10](#)*) en septembre 2010 dans le cadre du paquet "haut débit"¹ en vue d'aider l'UE à concrétiser les engagements qu'elle avait pris dans la stratégie numérique pour l'Europe (*doc. [9981/1/10](#)*) de mettre à la disposition de tous les Européens le haut débit de base d'ici 2013 et le haut débit rapide et ultrarapide d'ici 2020. La proposition de programme a pour objet d'établir un programme d'action quinquennal visant à promouvoir une gestion efficace du spectre radioélectrique et, notamment, à veiller à ce qu'une portion suffisante du spectre soit mise à disposition d'ici 2013 pour les communications à haut débit sans fil, ce qui contribuera largement à donner aux populations des régions éloignées l'accès à une connexion rapide à haut débit et à mettre à disposition des services innovants dans toute l'Europe. La proposition concerne non seulement les services de communications électroniques, mais devrait également s'appliquer à d'autres domaines d'action de l'UE tributaires du spectre radioélectrique, étant donné qu'une utilisation efficace et compétitive du spectre contribuera à créer un marché unique pour les services de communications électroniques et pour d'autres domaines d'action tels que les transports et l'environnement.

Le rapport sur l'état d'avancement des travaux et l'échange de vues devraient contribuer à définir la position du Conseil en vue des discussions à venir avec le Parlement européen. La Commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie du Parlement européen entamera l'examen de la proposition le 9 décembre 2010.

Agence européenne chargée de la sécurité des réseaux et de l'information

En séance publique, le Conseil a examiné les travaux accomplis concernant deux projets de règlements relatifs à l'agence européenne chargée de la sécurité des réseaux et de l'information (ENISA).

La présidence a rédigé un rapport sur l'état d'avancement des travaux (*doc. [16835/10](#)*) qui fait le point sur les progrès réalisés jusqu'à présent en ce qui concerne deux propositions de la Commission, présentées en septembre et octobre 2010.

La première proposition (*doc. [14322/10](#)*) modifie le règlement (CE) n° 460/2004 instituant l'ENISA en prorogeant de 18 mois son mandat actuel, qui expire en mars 2012. Cette prorogation permettrait d'éviter un vide juridique si le nouveau mandat de l'ENISA n'était pas adopté avant l'expiration du mandat actuel.

La seconde proposition de la Commission (*doc. [14358/10](#)*) vise à renforcer et à moderniser l'ENISA et à lui définir un nouveau mandat pour une période de cinq ans. La Commission propose en particulier d'élargir les tâches confiées à l'ENISA, afin de lui permettre de faire fonction d'interface entre les experts en matière de cybersécurité et les pouvoirs publics chargés de la lutte contre la cybercriminalité, de rationaliser les structures de gestion de l'ENISA et d'augmenter progressivement ses ressources financières et humaines.

Les deux propositions ont été examinées par les organes du Conseil et saluées par l'ensemble des délégations. Le rapport sur l'état d'avancement des travaux recense les principales questions qui doivent encore être examinées afin de définir une position commune du Conseil en vue des négociations avec le Parlement européen, à savoir les tâches de l'ENISA, la durée de son mandat, le rôle et la structure de ses organes et son financement.

¹ Le paquet "haut débit" contient des mesures destinées à faciliter le déploiement et l'adoption du haut débit rapide et ultrarapide, fixe et sans fil dans l'UE. Outre la proposition de programme, il comprend une recommandation de la Commission sur l'accès réglementé aux réseaux d'accès de nouvelle génération et une communication relative au haut débit qui établit un cadre cohérent pour atteindre les objectifs en matière de haut débit définis dans la stratégie numérique et qui décrit notamment la meilleure manière d'encourager les investissements publics et privés dans les réseaux à haut débit rapides et ultrarapides.

Initiatives phares "Stratégie numérique pour l'Europe" et "Union de l'innovation" d'Europe 2020 appelées à s'enrichir mutuellement

Le Conseil a adopté des conclusions concernant les synergies entre les initiatives phares de la stratégie Europe 2020 que sont la "stratégie numérique pour l'Europe" et "une Union pour l'innovation". Le texte des conclusions figure dans le *do.* [16834/10](#).

Ces conclusions ont pour but de démontrer qu'une stratégie européenne intégrée en matière d'innovation nécessite la mise en place d'un marché numérique unique pleinement opérationnel, dans l'intérêt des entreprises européennes, en particulier des PME et des jeunes entreprises innovantes, ainsi que des consommateurs européens.

Stratégie européenne en matière de haut débit

Le Conseil a adopté des conclusions relatives à la communication de la Commission intitulée "Le haut débit en Europe: investir dans une croissance induite par le numérique". Le texte de ces conclusions figure dans le *doc.* [16836/10](#).

DIVERS

Agence européenne pour la sécurité maritime

La Commission a présenté une proposition modifiant le règlement de 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) ([15717/10](#)). L'objectif de la modification est de clarifier le rôle de l'AESM et d'étendre ses tâches, en particulier de manière à faire face à la pollution causée par l'exploitation pétrolière en mer et pas seulement à celle causée par les navires comme dans le règlement actuel. (Voir aussi note d'information [17131/10](#).)

Mise en œuvre des conventions maritimes internationales par les États membres

La Commission a informé le Conseil de l'état d'avancement de la ratification des conventions maritimes internationales par les États membres ([15978/1/10](#) + [ADD2](#) + [15978/10 ADD 1](#)) et invité les États membres à accélérer les procédures de ratification. L'UE sera d'autant mieux placée pour défendre ses positions au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) que les États membres seront nombreux à avoir ratifié les conventions, étant donné que seuls les États qui sont devenus parties contractantes à une convention sont autorisés à voter sur les questions concernant celle-ci. Actuellement, environ deux tiers des États côtiers ont ratifié environ 90 % des conventions.

Mesures restrictives turques sur Chypre, transports maritimes de l'UE et libre échange

Le Conseil a pris note des informations fournies par la délégation chypriote sur les restrictions imposées par la Turquie à l'encontre des navires immatriculés ou gérés en République de Chypre ou dont le propriétaire est chypriote ou les navires allant de ports chypriotes directement vers des ports turcs (*doc.* [16273/10](#)). Les restrictions ne portent pas seulement préjudice à Chypre en tant qu'État d'immatriculation du navire, en tant que centre important de gestion de navires et en tant que centre d'acheminement, mais également à tous les propriétaires et gestionnaires de navires de l'UE liés à Chypre et au commerce maritime entre l'UE et la Turquie. Chypre a fait remarquer que les mesures turques violent les lois régissant l'association et l'union douanière entre la Turquie et l'UE et constituent un obstacle pour l'avancée des négociations d'adhésion à l'UE avec la Turquie. Chypre appelle à intensifier les mesures pour supprimer ces restrictions.

Sommet de l'aviation

Le Conseil a reçu des informations de la présidence concernant le sommet de l'aviation qui s'est tenu les 26 et 27 octobre à Bruges et a réuni 400 représentants de la communauté aéronautique européenne. Le sommet a adopté une déclaration (*doc. [16272/10](#)*) axée sur la compétitivité, le Ciel unique européen, les normes de sûreté et de sécurité et la nécessité de réduire l'impact de l'aviation sur l'environnement. Un groupe technique sera créé pour assurer le suivi des résultats du sommet.

Négociations avec le Brésil sur un accord global relatif au transport aérien

La Commission a informé les ministres des résultats de trois premiers cycles de négociations avec le Brésil sur un accord global relatif au transport aérien, visant à ouvrir progressivement les marchés et à renforcer la coopération en matière réglementaire. Des progrès significatifs ont déjà été réalisés dans les négociations qui se sont tenues sur la base du mandat délivré par le Conseil "Transports" lors de sa précédente session d'octobre (voir communiqué de presse [14826/10](#), p. 9). Un quatrième cycle est prévu du 7 au 9 décembre à Rio de Janeiro.

Ciel unique européen : objectifs de performance

La Commission a attiré l'attention des ministres sur le fait que les objectifs de performance de l'UE pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau dans le cadre de l'initiative "Ciel unique européen" doivent être approuvés avant la fin de cette année et seront présentés pour adoption aux États membres lors de la prochaine réunion du comité SES (*doc. [17246/10](#)*).

Assurer la mobilité ininterrompue des voyageurs et des marchandises en cas de crise soudaine dans le domaine des transports

Le Conseil a reçu des informations de la Commission sur les travaux préparatoires pour le développement de solutions concrètes afin de faire sorte que les voyageurs et les marchandises puissent être réacheminés de manière efficace et en temps utile en cas de crise soudaine dans le domaine des transports. Tirant les enseignements de la crise liée au nuage de cendres volcaniques qui a paralysé le trafic aérien européen ce printemps, la Commission a identifié les principaux obstacles qui doivent être surmontés, notamment, le faible niveau de préparation, l'inefficacité de la coordination entre les entreprises et aussi entre les autorités des États membres ou son absence, ainsi que les carences dans la gestion de l'information (*doc. [16879/10](#)*).

Lors de sa session extraordinaire qui s'est tenue en mai au lendemain de l'éruption du volcan islandais, le Conseil "Transports" avait souligné la nécessité de mettre en place un système de transport européen interconnecté qui permette de recourir à d'autres modes de transport en cas d'urgence.

Colloque "Le rail unifie l'Europe"

La présidence a fourni des informations aux ministres concernant un colloque intitulé "Le rail unifie l'Europe" qui s'est tenu à Liège le 15 novembre 2010 avec la participation de représentants du secteur ferroviaire européen. Le colloque s'est concentré sur l'interopérabilité économique et technique dans le secteur ferroviaire. Il a souligné en particulier la nécessité d'adopter une approche axée sur le client, de faciliter l'arrivée de nouveaux prestataires de services, d'accroître la transparence et de renforcer le cadre juridique européen. En outre, il a exprimé son soutien en faveur de l'ensemble des initiatives destinées à augmenter la capacité ferroviaire.

Conférence ministérielle internationale sur l'environnement et l'énergie dans les transports (MEET 2)

La délégation italienne a fourni des informations au Conseil sur les résultats de la deuxième conférence ministérielle internationale sur l'environnement et l'énergie dans les transports (MEET), qui s'est tenue à Rome les 8 et 9 novembre (*doc. [16628/10](#)*), au cours de laquelle des ministres du monde entier et des représentants des organisations internationales concernées ont discuté de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques dues au transport tout en assurant le développement par l'innovation et la coopération. Ils sont convenus d'un ensemble de mesures à prendre, notamment un renforcement de la coopération en vue de mettre en commun leurs compétences et d'encourager le développement de solutions technologiques pour le secteur des transports.

Programme énergétique européen pour la relance

La Commission a présenté son rapport sur l'état d'avancement des travaux en ce qui concerne le programme énergétique européen pour la relance (*doc. [16252/10](#)*).

Initiative pour le développement de l'énergie verte

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la délégation grecque lors de la réunion des ministres de l'énergie de l'Organisation de la coopération économique de la mer Noire tenue à Nauplie le 12 octobre 2010 (*doc. [16304/10](#)*).

Conférence des pays du sud-est de l'Europe sur l'énergie: Énergie sans frontières - d'une approche nationale à une approche régionale

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la délégation bulgare sur la conférence susvisée, qui a eu lieu à Sofia le 30 novembre 2010 (*doc. [16216/10](#)*).

Critères de viabilité écologique applicables à la biomasse

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la délégation portugaise sur le thème susvisé (*doc. [17369/10](#)*).

Rapport sur l'état de développement des services d'itinérance dans l'Union européenne

Le Conseil a pris note du rapport de la Commission sur l'état de développement des services d'itinérance dans l'Union européenne (*doc. [11711/10](#)*).

Forum sur la gouvernance de l'Internet

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la Commission et la Présidence sur la cinquième réunion du Forum sur la gouvernance de l'Internet, organisée à Vilnius du 14 au 17 septembre 2010 (*doc. [16848/10](#)*).

ÉVÉNEMENT EN MARGE DU CONSEIL

La cérémonie de signature d'un mémorandum d'accord pour la création de l'Initiative en faveur d'un réseau en mer des pays riverains des mers septentrionales s'est déroulée le 3 décembre en marge du Conseil. Le mémorandum a été signé par dix États, à savoir le Danemark, la France, l'Allemagne, l'Irlande, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Norvège, la Suède, le Royaume-Uni et la Belgique.

AUTRES POINTS APPROUVÉS

MARCHÉ INTÉRIEUR

Engrais

Le Conseil a décidé de ne pas s'opposer à l'adoption par la Commission d'un règlement modifiant le règlement (CE) n°2003/2003 afin d'inclure de nouveaux types d'engrais dans sa liste et de l'adapter au progrès technique.

Le projet de règlement est soumis à la procédure de réglementation avec contrôle. Par conséquent, puisque le Conseil ne s'oppose pas à l'adoption, la Commission peut arrêter les mesures, à moins que le Parlement européen s'y oppose.

Véhicules à moteur - prescriptions pour l'homologation

Le Conseil a décidé de ne pas s'opposer à l'adoption par la Commission de règlements:

- concernant les exigences pour la réception de la plaque réglementaire du constructeur et du numéro d'identification des véhicules à moteur et de remorques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés;
- modifiant les annexes IV et VI de la directive 2007/46/CE établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ("directive-cadre"); et
- portant application du règlement (CE) n° 661/2009 en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques en matière de systèmes anti projections.

Les projets de règlements sont soumis à la procédure de réglementation avec contrôle et, par conséquent, puisque le Conseil ne s'oppose pas à l'adoption, la Commission peut arrêter les mesures à moins que le Parlement européen s'y oppose.