



049723/EU XXIV.GP  
Eingelangt am 11/04/11

CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE



8395/11

(OR. en)

PRESSE 84

PR CO 20

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

3080<sup>ème</sup> session du Conseil

### Transports, télécommunications et énergie

Bruxelles, le 31 mars 2011

Président **M. Pál Völner**  
Ministre délégué à l'infrastructure de la Hongrie

# P R E S S E

---

Rue de la Loi, 175 B - 1048 BRUXELLES Tél.: +32 (0)2 281 8847 / 6319 Fax: +32 (0)2 281 8026  
[press.office@consilium.europa.eu](mailto:press.office@consilium.europa.eu) <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

8395/11

1  
**FR**

## Principaux résultats du Conseil

*Le Conseil est parvenu à un accord sur une orientation générale concernant les modalités d'accès au **service public réglementé (PRS)** fourni par le système mondial de navigation par satellite européen 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.*

*Il a également adopté des conclusions sur **l'examen à mi-parcours** des programmes européens de radionavigation par satellite **EGNOS** et **Galileo**, dans lesquelles il réaffirme qu'il est résolument attaché à ces programmes, tout en appelant à une maîtrise des coûts qui y sont liés.*

*En outre, les ministres ont débattu de l'état des travaux sur la proposition de modification de l'actuel règlement relatif à l'**Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)**, qui prévoit l'extension du champ d'activité de l'AESM et des modifications de sa structure de direction.*

*Le Conseil a arrêté sa position sur l'adhésion de l'UE au protocole de 2002 à la **convention d'Athènes** de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Les deux projets de décisions concernant l'adhésion seront à présent transmis au Parlement européen pour approbation.*

*Dans le domaine de l'aviation, les ministres ont autorisé la signature et l'application provisoire d'un protocole de coopération entre l'UE et l'**Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)**, établissant un cadre général pour le renforcement de la coopération.*

*Ils ont également chargé la Commission d'engager des négociations en vue de modifier l'accord de **transport aérien** avec la Suisse dans le but de couvrir les droits de trafic entre des points situés en **Suisse** et entre des points situés dans tout État membre de l'UE.*

## SOMMAIRE<sup>1</sup>

<b>PARTICIPANTS</b> .....	<b>5</b>
---------------------------	----------

### **POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT**

QUESTIONS INTERMODALES .....	7
------------------------------	---

Modalités d'accès au service public réglementé offert par le système de navigation par satellite Galileo .....	7
--	---

Examen à mi-parcours des programmes européens de radionavigation par satellite .....	8
--	---

TRANSPORTS MARITIMES.....	10
---------------------------	----

Modification du règlement relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime.....	10
--	----

Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages .....	11
---	----

AVIATION .....	13
----------------	----

Accord de coopération avec l'Organisation de l'aviation civile internationale.....	13
--	----

Négociations avec la Suisse en vue de modifier l'accord de transport aérien.....	13
--	----

DIVERS .....	14
--------------	----

### **AUTRES POINTS APPROUVÉS**

#### *TRANSPORTS*

– Accord avec le Brésil sur les services aériens* .....	17
---	----

#### *ENVIRONNEMENT*

– Limites en matière d'émissions de CO <sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers .....	17
---	----

– Polluants organiques persistants.....	18
---	----

– Gestion des déchets .....	18
-----------------------------	----

<sup>1</sup>

- 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.

*MARCHÉ INTÉRIEUR*

- Réception par type des véhicules à moteur..... 19

*AGRICULTURE*

- Approche Leader pour le développement rural - *Conclusions du Conseil* ..... 20
- Conseil international des céréales..... 20
- Accord international sur le sucre ..... 21
- Allégations de santé portant sur les denrées alimentaires..... 21

*COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT*

- Mesures appropriées appliquées aux Îles Fidji..... 22
- Quatrième conférence des Nations unies sur les pays les moins avancés ..... 22

*AFFAIRES ÉTRANGÈRES*

- Adaptation de l'accord de partenariat et de coopération avec le Turkménistan..... 23
- Décision relative au représentant spécial de l'UE pour la Géorgie..... 23
- Participation des États-Unis aux opérations de gestion de crise de l'UE..... 24
- Réponse à l'entité soumise aux mesures restrictives adoptées à l'encontre de la Côte d'Ivoire ..... 24

*AFFAIRES GÉNÉRALES*

- Protection des informations classifiées de l'UE\* ..... 24

*JUSTICE ET AFFAIRES INTÉRIEURES*

- Convention de La Haye de 2007 ..... 25

*TRANSPARENCE*

- Accès du public aux documents ..... 26

## PARTICIPANTS

### Belgique:

M. Etienne SCHOUPPE

Secrétaire d'État à la mobilité, adjoint au Premier ministre

### Bulgarie:

M. Kamen KITCHEV

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

### République tchèque:

M. Vít BARTA

Ministre des transports

### Danemark:

M. Hans Christian SCHMIDT

Ministre des transports

### Allemagne:

M. Klaus-Dieter SCHEURLE

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

### Estonie:

M. Gert ANTSU

Représentant permanent adjoint

### Irlande:

M. Leo VARADKAR

Ministre des transports

### Grèce:

M. Dimitris REPPAS

Ministre des infrastructures, des transports et des réseaux

### Espagne:

M. Isaías TABOAS SUAREZ

Secrétaire d'État aux transports

### France:

M. Philippe LEGLISE-COSTA

Représentant permanent adjoint

### Italie:

M. Altero MATTEOLI

Ministre des infrastructures et des transports

### Chypre:

Mme Erato KOZAKOU-MARKOULLIS

Ministre des transports, des communications et de l'énergie

### Lettonie:

M. Uldis AUGULIS

Ministre des transports

### Lituanie:

M. Eligijus MASIULIS

Ministre des transports et des communications

### Luxembourg:

M. Claude WISELER

Ministre du développement durable et des infrastructures

### Hongrie:

M. Zoltán SCHVÁB

Secrétaire d'État chargé des transports au ministère du développement national

### Malte:

M. Patrick MIFSUD

Représentant permanent adjoint

### Pays-Bas:

Mme Melanie SCHULTZ VAN HAEGEN

Ministre des infrastructures et de l'environnement

### Autriche:

Mme Doris BURES

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

### Pologne:

M. Cezary GRABARCZYK

Ministre des infrastructures

### Portugal:

António MENDONÇA

Ministre des travaux publics, des transports et des communications

### Roumanie:

Mme Anca Daniela BOAGIU

Ministre des transports et des infrastructures

**Slovénie:**

M. Patrik VLAČIČ

Ministre des transports

**Slovaquie:**

M. Jan FIGEL

Vice-premier ministre et ministre des transports, des  
postes et télécommunications

**Finlande:**

Mme Maria RISLAKKI

Représentante permanente adjointe

**Suède:**

Mme Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Ministre des infrastructures

**Royaume-Uni:**

M. Philip HAMMOND

Ministre des transports

---

**Commission:**

M. Siim KALLAS

Vice-président

M. Antonio TAJANI

Vice-président

## POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

### QUESTIONS INTERMODALES

#### **Modalités d'accès au service public réglementé offert par le système de navigation par satellite Galileo**

Les ministres des transports ont dégagé un accord sur une orientation générale concernant les modalités d'accès au service public réglementé (PRS) offert par le système mondial de navigation par satellite européen issu du programme Galileo, ainsi que les modalités de gestion dudit service (doc. 7725/11). Le PRS est un service sécurisé et crypté pour les applications sensibles qui doivent continuer à être opérationnelles 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.

Si les États membres sont parvenus à un consensus sur le projet de décision, la Commission a indiqué que certaines des modifications apportées à sa proposition initiale (doc. 14701/10) continuaient de poser à ses yeux des problèmes d'ordre institutionnel, mais elle est convaincue que des solutions pourront être trouvées lors des futures négociations avec le Parlement européen, dont l'approbation est également requise et qui n'a pas encore arrêté sa position. Le Conseil a pour objectif de parvenir à un accord avec le Parlement en première lecture.

Certains États membres ont souligné l'importance des aspects du PRS liés à la sécurité et ont invité la Commission à veiller à ce que des experts des États membres soient pleinement associés aux décisions relatives au PRS.

Les débats peuvent être suivis dans leur intégralité par transmission vidéo:  
<http://video.consilium.europa.eu/index.php?pl=2&sessionno=3370&lang=FR>

Le projet de décision contient les éléments clés suivants:

- les États membres, le Conseil, la Commission et le Service européen pour l'action extérieure auront accès à ce service de manière illimitée et ininterrompue dans toutes les parties du monde. Il appartient à chaque institution ou État membre de décider d'utiliser ou non le PRS dans les limites de ses compétences respectives, de désigner les utilisateurs autorisés et de déterminer les usages qui pourront être faits du PRS;
- les États membres souhaitant utiliser le PRS ou fabriquer des récepteurs 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 usagers 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.

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.

### **Examen à mi-parcours des programmes européens de radionavigation par satellite**

Le Conseil a adopté des conclusions dans lesquelles il réaffirme qu'il est résolument attaché aux programmes européens de radionavigation par satellite, tout en appelant à une maîtrise des coûts qui y sont liés. Ces conclusions sont une réponse au rapport de la Commission (doc. 5530/11) concernant l'examen à mi-parcours du programme EGNOS, qui est déjà opérationnel, et du programme Galileo, qui est encore dans sa phase de développement, les premiers services devant devenir opérationnels en 2014-2015.

Lors d'un échange de vues, les ministres ont mis en exergue les principaux éléments des conclusions. Répondant aux préoccupations des États membres concernant les coûts, la Commission a indiqué qu'elle serait en mesure de présenter une évaluation plus précise des coûts une fois que les deux derniers contrats pour le déploiement de Galileo auront été signés, avant l'été.

Dans ses conclusions, le Conseil souligne l'importance stratégique et économique des programmes, qui visent à assurer l'indépendance de l'UE dans ce domaine, à faire de l'UE un des acteurs de premier plan sur le marché de la technologie spatiale et à susciter d'autres activités économiques, en particulier par le développement d'applications pour les possibilités offertes par les programmes.

Dans le même temps, le Conseil invite la Commission à fournir davantage de précisions sur les hypothèses et les calculs ayant servi à estimer le montant des besoins financiers supplémentaires (1,9 milliard EUR pour la période 2014-2020) pour l'achèvement de l'infrastructure Galileo et à voir de quelle manière des économies pourraient être réalisées. Il insiste sur la nécessité d'éviter tout nouveau dépassement des coûts. Attendant avec intérêt la proposition de la Commission relative au financement des programmes dans le cadre du prochain cadre financier pluriannuel (applicable à partir de 2014), le Conseil estime que, compte tenu de la nature du projet, il convient de financer ces programmes sur le budget de l'UE.



Dans ses conclusions, le Conseil souligne également qu'il est indispensable de respecter le calendrier fixé pour la fourniture des premiers services (2014-2015) en vue de développer, chez les utilisateurs et les entreprises du secteur, la confiance dans les programmes. La coopération internationale doit se poursuivre afin de régler les questions relatives à la compatibilité et à l'interopérabilité du système de l'Union avec les systèmes d'autres pays. En outre, il est important de poursuivre la réflexion sur la gouvernance des programmes à l'avenir.

Le texte intégral des conclusions figure dans le document 7960/11.

Le programme EGNOS, qui accroît la précision des services GPS civils, est devenu opérationnel le 1<sup>er</sup> octobre 2009 et est désormais disponible, fournissant à la fois un service ouvert et un service de recherche et de sauvetage dans le domaine de l'aviation. Pour ce qui est du programme Galileo, deux satellites expérimentaux sont déjà dans l'espace afin de tester la technologie et de garantir certaines fréquences, et les quatre premiers satellites du futur système seront lancés en 2011-2012. En 2014, les premiers services devraient être fournis, sur la base de 18 satellites. Le système sera pleinement opérationnel lorsque les 30 satellites seront tous mis en place, ce qui devrait être fait en 2019-2020.

## TRANSPORTS MARITIMES

### **Modification du règlement relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime**

Le Conseil a débattu de l'état des travaux sur la proposition de modification de l'actuel règlement relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), qui prévoit l'extension du champ d'activité de l'AESM, d'une part, et, d'autre part, des modifications de sa structure de direction (rapport sur l'état des travaux: doc. 7644/11).

Dans leur grande majorité, les délégations peuvent en principe accepter une **extension** limitée des tâches de l'agence, mais ont souligné que de nouvelles tâches ne devraient lui être confiées que si leur utilité peut être clairement démontrée, et qu'il convient d'éviter les doubles emplois avec les travaux déjà entrepris par les administrations nationales ou d'autres instances de l'UE. De nombreux États membres ont également souligné que l'agence devrait avant tout se concentrer sur sa principale activité, qui est la sécurité maritime. Les éventuelles conséquences budgétaires d'une telle extension sont également un sujet de préoccupation, certains États membres estimant que toute nouvelle tâche confiée à l'agence devrait être financée au titre du budget actuel de celle-ci, sans entraîner la création de nouveaux postes.

Pour ce qui est d'ajouter aux compétences de l'AESM les interventions en cas de pollution causée par des installations pétrolières et gazières et pas seulement par les navires comme dans le règlement actuel, certaines délégations ont fait valoir que, dans de tels cas, l'AESM ne devrait intervenir qu'à la demande de l'État membre concerné.

Parmi les nouvelles tâches proposées par la Commission figurent un renforcement de la coopération avec les pays voisins et une participation accrue de l'AESM aux activités de recherche maritime de l'UE, un rôle accru dans la mise au point d'un réseau européen de surveillance maritime et une participation à d'autres politiques de l'UE qui sont en rapport avec son domaine de compétence, comme les "autoroutes de la mer" ou l'espace européen de transport maritime sans barrières.

Pour ce qui est de l'**administration** de l'AESM, le texte proposé par la Commission vise en particulier à préciser le rôle des différents acteurs dans l'organisation des visites et inspections effectuées par l'AESM, afin d'éviter des conflits d'intérêts. De nombreux États membres ne sont cependant pas favorables à ce qu'ils considèrent être un transfert de compétences du conseil d'administration de l'agence, dans lequel sont représentés les États membres, vers le directeur exécutif et la Commission. Certaines délégations préfèrent que soit maintenue l'actuelle structure de direction de l'AESM, tandis que plusieurs États membres sont favorables à une adaptation, à condition que la compétence du conseil d'administration de l'agence soit pleinement respectée, de manière à ce que les États membres aient voix au chapitre dans les décisions prises par l'agence, en particulier en ce qui concerne la procédure de nomination du directeur exécutif.

Les débats peuvent être suivis dans leur intégralité par transmission vidéo:  
<http://video.consilium.europa.eu/index.php?pl=2&sessionno=3370&lang=FR>

L'AESM, créée à la suite de la marée noire provoquée par le naufrage du pétrolier "Erika" en 1999 et opérationnelle depuis 2003, apporte une assistance aux États membres et à la Commission en vue de contribuer à assurer la sécurité et la sûreté maritimes et à prévenir la pollution marine causée par les navires, notamment par un suivi et une évaluation de la mise en œuvre de la législation de l'UE en la matière.

Les modifications des tâches de l'agence que propose la Commission (doc. 15717/10) résultent principalement de la mise en œuvre du "troisième paquet sur la sécurité maritime", qui consiste en huit actes législatifs adoptés en avril 2009.

### **Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages**

Le Conseil a arrêté sa position (doc. 8493/11) sur la proposition de décision concernant l'adhésion de l'Union européenne au protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, qui traite des questions de responsabilité et d'assurance ainsi que des aspects juridiques y afférents. Les ministres ont approuvé deux projets de décisions concernant l'adhésion, qui seront adoptés formellement par le Conseil une fois que le Parlement européen aura donné son approbation.

Le protocole, qui entrera en vigueur après un certain nombre de ratifications, entraînera une amélioration des droits à indemnisation pour les passagers, notamment dans la mesure où il prévoit une responsabilité de plein droit pour le transporteur et l'obligation de souscrire une assurance assortie d'un droit d'action directe à l'encontre des assureurs à concurrence d'un montant déterminé. Il contient également des règles relatives à la compétence judiciaire et à la reconnaissance et à l'exécution des jugements.

La plupart des dispositions du protocole d'Athènes ont été intégrées dans le droit de l'UE par le règlement (CE) n° 392/2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, dont l'application est prévue à compter de 2013 au plus tard. Pour ce qui est de ces dispositions, l'adhésion au protocole relève de la compétence de l'Union. Il reste cependant un certain nombre de dispositions du protocole qui ne relèvent pas de la compétence de l'Union mais plutôt de celle des États membres, par exemple la possibilité de fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues par le protocole. Les États membres doivent donc aussi adhérer individuellement au protocole afin que celui-ci puisse s'appliquer intégralement<sup>1</sup>, ce qui garantirait un cadre juridique cohérent sur l'ensemble du territoire de l'UE.

---

<sup>1</sup> Toutefois, en ce qui concerne la reconnaissance et l'exécution des jugements, l'UE continuera d'appliquer ses règles internes, ou les dispositions des conventions de Lugano, pour ce qui est des relations avec les parties à ces conventions. Cela est conforme au protocole d'Athènes, étant donné que les dispositions prévues par l'UE et par les conventions de Lugano garantissent au moins le même degré de reconnaissance et d'exécution que le protocole.

Il est souhaitable que l'application du protocole n'intervienne pas plus tard que celle du règlement, afin d'éviter tout vide juridique. Une adhésion rapide tant de l'UE que des États membres est donc importante si l'on veut s'assurer que le nombre de ratifications requis pour l'entrée en vigueur du protocole soit atteint à temps pour que celui-ci puisse s'appliquer à compter de 2013. Les projets de décisions prévoient que les États membres devraient, si possible, adhérer au protocole avant le 31 décembre 2011, en même temps que l'Union.

Compte tenu des dispositions du protocole relatives à la compétence judiciaire et à la reconnaissance et à l'exécution des jugements, le Conseil a décidé, pour des raisons juridiques, d'adopter deux décisions distinctes concernant l'adhésion: l'une portant sur le volet transports du protocole et ayant pour base juridique les dispositions du traité de Lisbonne relatives à la politique des transports; et l'autre concernant le volet droit civil et ayant pour base juridique les dispositions du traité relatives à la coopération judiciaire en matière civile. Cette distinction en fonction des bases juridiques est due à la position particulière du Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni, qui ne participent pas à la coopération judiciaire dans le cadre du traité de Lisbonne ou n'y participent pas d'office. En l'espèce, toutefois, l'Irlande et le Royaume-Uni seront liés par la décision de l'UE, puisque les règles de l'UE relatives à la compétence judiciaire et à la reconnaissance et à l'exécution des jugements s'appliquent d'ores et déjà à ces pays; le Danemark, en revanche, ne sera lié qu'en tant que partie contractante au protocole, pour ce qui concerne les questions de droit civil. La décision relative au volet transports s'applique d'office à l'ensemble des États membres de l'UE.

## **AVIATION**

### **Accord de coopération avec l'Organisation de l'aviation civile internationale**

Le Conseil a autorisé la signature et l'application provisoire d'un protocole de coopération avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), établissant un cadre pour le renforcement de la coopération en matière de sûreté et de sécurité de l'aviation, de gestion du trafic aérien et de protection de l'environnement (doc. 7702/11).

Outre un dialogue, des consultations et un échange d'informations et d'expertise réguliers, ainsi que la participation aux programmes d'audit et d'inspection, la coopération portera sur le financement par l'UE d'actions spécifiques et le détachement d'experts auprès du secrétariat de l'OACI. De plus, le protocole permettra la mise en commun et la coordination du soutien de l'UE.

Une coopération étroite avec l'OACI est essentielle, car les normes et exigences adoptées par cette agence de l'ONU sont également à la base de la législation de l'UE.

Ce protocole de coopération constitue l'aboutissement des négociations menées par la Commission conformément au mandat accordé par le Conseil en décembre 2009. Il sera appliqué à titre provisoire à compter de la date de la signature, qui devrait avoir lieu au début du mois de mai.

### **Négociations avec la Suisse en vue de modifier l'accord de transport aérien**

Le Conseil a autorisé la Commission à engager des négociations en vue de modifier l'accord de transport aérien avec la Suisse afin de couvrir les droits de trafic entre des points situés en Suisse et entre des points situés dans tout État membre de l'UE.

Dans le cadre de l'accord conclu en 2002, les transporteurs aériens suisses et de l'UE bénéficiaient de droits de trafic entre tout point situé en Suisse et tout point situé dans l'UE; en outre, les transporteurs aériens suisses bénéficiaient de droits de trafic entre des points situés dans différents États membres de l'UE. L'accord prévoit également de futures négociations concernant une éventuelle extension des droits de trafic conformément à ce qui est actuellement envisagé.

Pour que les négociations aboutissent, il faudra que la législation existante de l'UE en la matière soit totalement intégrée dans l'accord.

**DIVERS****Livre blanc sur la politique des transports**

Le Conseil a assisté à une présentation par la Commission de son Livre blanc sur les transports publié récemment, dans lequel figure une feuille de route pour un système de transport compétitif et économe en ressources qui garantisse la mobilité dans l'ensemble de l'UE, élimine tous les obstacles au marché intérieur des transports, réduise la dépendance de l'Europe à l'égard du pétrole et favorise des transports plus respectueux de l'environnement, de manière à réduire les émissions de carbone de 60 % d'ici 2050 (doc. 8333/11 + ADD 1, 2 et 3).

Les ministres des transports procéderont à un examen approfondi de ce Livre blanc lors de leur réunion en juin.

**Réunion ministérielle informelle sur le réseau transeuropéen de transport**

La présidence a informé le Conseil des résultats de la réunion informelle des ministres des transports sur l'avenir du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), qui s'est tenue les 7 et 8 février à Budapest (voir également les conclusions de la présidence dans le document 6430/11). Lors de cette réunion, les ministres ont soutenu la création d'un vaste réseau global tout en décidant de concentrer les efforts sur le réseau central de haute importance stratégique, conformément à la structure à double niveau proposée par la Commission. Toutefois, l'accent a également été mis sur la nécessité d'améliorer les infrastructures de transport dans les régions les moins développées. La Commission devrait présenter sa proposition concernant de nouvelles orientations relatives au RTE-T d'ici la mi-2011.

**Suivi de la crise provoquée par le nuage de cendres volcaniques et situation à la suite des retombées radioactives au Japon**

Dans un premier temps, la Commission a informé le Conseil des conséquences des retombées radioactives au Japon pour les transports aériens et maritimes. À l'heure actuelle, pour ce qui concerne les transports internationaux, l'espace aérien et les ports sont ouverts et aucun risque pour la santé n'a été détecté. La Commission continuera à suivre la situation de près. Elle a également souligné l'importance d'une approche coordonnée au niveau de l'UE.

La Commission a ensuite informé le Conseil sur le suivi de la crise provoquée l'an dernier par le nuage de cendres volcaniques et sur le contexte plus large de la gestion des crises (doc. 8192/11). Parmi les activités que la Commission a entreprises et qu'elle poursuivra, conformément aux conclusions adoptées par les ministres des transports lors de leur réunion extraordinaire du 4 mai 2010 (doc. 6269/10), figurent notamment: la mise au point de méthodes d'évaluation et de gestion des risques, en mettant l'accent sur la limitation des risques pour les vols dans un espace aérien contaminé par des cendres volcaniques; la définition et la normalisation des données de navigabilité que doivent fournir les fabricants de moteurs; l'accélération de la mise en œuvre du ciel unique européen; et la définition et l'évaluation de mesures structurelles en faveur d'un système de transport européen interconnecté et résistant.

## **Ratification par les États membres des accords sur les services aériens**

La Commission a informé le Conseil de l'état d'avancement de la ratification par les États membres des d'accords sur les services aériens conclus par l'UE. La Commission a demandé instamment aux États membres d'achever leurs procédures de ratification et de remédier aux éventuelles causes de retard (doc. [8193/11](#)).

## **Conférence sur le ciel unique européen à Budapest**

Le Conseil a été informé par la présidence de l'issue de la conférence de haut niveau sur la mise en œuvre du ciel unique européen qui s'est tenue les 3 et 4 mars 2011 à Budapest (doc. [7495/1/11](#)).

Durant la conférence, qui était organisée conjointement par la Commission et la Hongrie et à laquelle ont assisté environ 300 participants de l'UE et de pays tiers, l'accent a été mis en particulier sur des mesures immédiates permettant d'anticiper et d'atténuer les retards dans le trafic aérien attendus pour l'été. À cet égard, on a estimé qu'il était urgent que le responsable du réseau central entame ses travaux. De surcroît, la conférence a souligné en particulier que les États membres devaient mettre réellement en application le système des performances du ciel unique européen et les blocs d'espace aérien fonctionnels et qu'il importait de préparer le déploiement des techniques du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR).

## **Évolution récente concernant la mise en œuvre du ciel unique européen**

La Commission a informé le Conseil de l'évolution récente concernant la mise en œuvre du ciel unique européen (doc. [8187/11](#)), en particulier de l'état d'avancement des travaux sur les questions mises en lumière lors de la conférence de Budapest et mentionnées ci-dessus. Pour ce qui est du risque de retards dans le trafic aérien l'été prochain, la Commission a également insisté sur le rôle clé du futur gestionnaire de réseau qui doit être nommé d'ici juin. La Commission présentera au Conseil un rapport sur la question lors de sa réunion en juin.

## **Négociations avec le Brésil sur un accord global dans le domaine du transport aérien**

La Commission a informé le Conseil de l'aboutissement des négociations avec le Brésil sur un accord global dans le domaine du transport aérien (doc. [8194/11](#)). Cet accord, paraphé le 17 mars, prévoit l'ouverture progressive de l'accès au marché ainsi que le renforcement de la coopération en matière de réglementation, notamment afin de traiter la question de l'incidence sur l'environnement du trafic aérien. La signature de cet accord devrait avoir lieu le 16 juin à Luxembourg à l'occasion de la session du Conseil "Transports".

## **Faire avancer les travaux se rapportant à la sûreté du fret aérien**

La délégation du Royaume-Uni a souligné qu'il importait de progresser rapidement dans la mise en œuvre du plan d'action de l'UE pour l'amélioration de la sûreté du fret aérien, comme le demandent tant le Conseil "Transports" que le Conseil JAI dans les conclusions qu'ils ont adoptées à ce sujet en décembre 2010 (note d'information du Royaume-Uni: doc. 8161/11). La Commission a annoncé qu'elle présenterait, en juin, au Conseil "Transports" un rapport sur l'état d'avancement des travaux en cours.

## **Questions liées aux transports et réexamen prochain de la législation européenne relative à la qualité de l'air**

La délégation du Royaume-Uni, soutenue par l'Italie, a attiré l'attention du Conseil sur la nécessité de définir des solutions adaptées pour atténuer la pollution atmosphérique et les émissions de CO<sub>2</sub> produites par le secteur des transports dans le cadre du réexamen global de la législation européenne relative à la qualité de l'air, prévu pour 2013 et déjà en cours de préparation (voir le document de la Commission 7805/11). Le Royaume-Uni et l'Italie ont mis en avant en particulier l'incapacité à maîtriser efficacement les émissions de NO<sub>x</sub> des moteurs diesel en ville (doc. 8242/11).

## **Émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes**

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la Commission sur l'état d'avancement des travaux de l'Organisation maritime internationale (OMI) en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes (doc. 8238/11).

La Commission a souligné qu'il était nécessaire, d'une part, d'obtenir à l'OMI un vote favorable à un indice d'efficacité énergétique (EEDI) pour la conception des nouveaux navires et, d'autre part, de s'efforcer à réaliser des progrès sur des mesures axées sur le marché, telles que le système d'échange de quotas d'émissions pour les navires et un fonds pour les gaz à effet de serre, auxquelles s'opposent toujours notamment les pays en développement.

## **Forum international des transports**

La délégation espagnole a informé le Conseil de la tenue du quatrième sommet annuel du Forum international des transports du 25 au 27 mai à Leipzig, en Allemagne. Cette année, l'Espagne assure la présidence tournante de cette organisation intergouvernementale qui compte 52 États membres et qui offre un cadre aux débats sur l'évolution récente et l'avenir des transports. Dans le cadre du thème de cette année, "Transport for society" (des transports au service de la société), le sommet 2011 soulignera comment les transports peuvent mieux servir les citoyens et la société et comment l'ensemble des modes de transport peuvent contribuer à une croissance compatible avec le développement durable.

La délégation chypriote, soutenue par la Grèce, a attiré l'attention du Conseil sur le fait que la Turquie fait toujours obstacle à l'adhésion de Chypre au Forum. Chypre a lancé un appel à ses partenaires de l'UE pour qu'ils manifestent leur solidarité et prennent des mesures pour remédier à cette situation.



## **AUTRES POINTS APPROUVÉS**

### **TRANSPORTS**

#### **Accord avec le Brésil sur les services aériens\***

Le Conseil a autorisé la conclusion d'un accord sur les services aériens entre l'UE et le Brésil, (doc. 12922/5/09 + COR 1, 13988/10 et 7835/11), après approbation du Parlement européen.

Cet accord, signé en juillet 2010, annule et remplace les accords bilatéraux existants entre certains États membres et le Brésil, ou les complète en alignant leurs dispositions sur la législation de l'UE, en particulier en ce qui concerne l'accès sans discrimination, pour tous les transporteurs aériens de l'UE, aux liaisons aériennes entre l'UE et le Brésil, la taxation du carburant pour avion et les règles de concurrence.

### **ENVIRONNEMENT**

#### **Limites en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers**

Le Conseil a approuvé les premières normes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les petits véhicules utilitaires dans l'UE (doc. 4/11 + COR 1 + COR 4). Le règlement fixe à 175 g CO<sub>2</sub>/km le niveau moyen d'émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers immatriculés dans l'UE. Cette limite s'appliquera aux petits utilitaires de masse moyenne et, pour les différents véhicules, les objectifs spécifiques varieront en fonction du poids. Cette exigence sera introduite progressivement entre 2014 et 2017: en 2014, 70 % de la flotte de véhicules d'un constructeur devra s'y conformer, pour atteindre 75 % en 2015 et 80 % en 2016. À partir de 2017, les constructeurs devront totalement respecter cette exigence.

Pour plus d'informations voir le communiqué de presse: doc. 8406/11.

## **Polluants organiques persistants**

Le Conseil a adopté la position de l'Union européenne en vue de la cinquième Conférence des parties à la convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants. L'UE est prête à appuyer l'inscription de l'endosulfan à l'annexe A de la convention (doc. 7094/11).

Le Conseil a également adopté les propositions d'amendements à la convention de Stockholm présentées par l'UE et ses États membres (doc. 7071/11). Il a autorisé la Commission à proposer d'ajouter les substances chimiques suivantes aux annexes A et/ou C:

- hexachlorobutadiène (numéro CAS: 87-68-3),
- pentachlorophénol (numéro CAS: 87-86-5),
- naphthalènes chlorés (un groupe de 75 naphthalènes chlorés contenant de 1 à 8 atomes de chlore).

## **Gestion des déchets**

Le Conseil a adopté un projet de règlement établissant les critères permettant de déterminer à quel moment certains types de débris métalliques cessent d'être des déchets. Ces critères concernent les débris de fer, d'acier et d'aluminium, qui pourraient être recyclés afin de produire du métal à condition qu'ils soient suffisamment purs, qu'ils satisfassent aux impératifs techniques du secteur de la métallurgie et qu'ils n'aient pas d'effet nocif pour la santé humaine ou l'environnement. L'établissement de critères déterminant à partir de quel moment un déchet cesse de l'être était prévu dans la législation-cadre de l'UE en matière de déchets (directive 2008/98/CE).

Le projet de règlement avait au départ été transmis par la Commission à un comité de réglementation, qui n'était pas parvenu à rendre un avis. Le Conseil a ensuite soumis le même texte au Parlement européen. Le Parlement n'ayant pas soulevé d'objection, le Conseil a à présent définitivement adopté le règlement.

**MARCHÉ INTÉRIEUR****Réception par type des véhicules à moteur**

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

- modifiant l'annexe du règlement (CE) n° 631/2009 arrêtant les prescriptions détaillées pour la mise en œuvre de l'annexe I du règlement (CE) n° 78/2009 relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard de la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route;
- portant prescriptions pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne le montage de leurs pneumatiques 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; ainsi que
- modifiant le règlement (CE) n° 661/2009 eu égard à l'inclusion de certains règlements de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies.

Ces projets de règlements de la Commission sont soumis à la procédure de réglementation avec contrôle. Cela signifie que, le Conseil ayant donné son accord, la Commission peut les adopter, sauf si le Parlement européen s'y oppose.

**AGRICULTURE****Approche Leader pour le développement rural - *Conclusions du Conseil***

Le Conseil a adopté les conclusions sur le Rapport spécial n° 5/2010 de la Cour des comptes européenne intitulé "Mise en œuvre de l'approche Leader pour le développement rural" (doc. 7822/11).

**Conseil international des céréales**

Le Conseil a adopté une décision définissant la position à adopter, au nom de l'UE, au Conseil international des céréales en ce qui concerne la prorogation de la convention sur le commerce des céréales de 1995 (doc. 5489/11).

La Convention sur le commerce des céréales de 1995 est entrée en vigueur le 1er juillet 1995 et, depuis lors, elle a été régulièrement prorogée et demeurera en vigueur jusqu'au 30 juin 2011. Une nouvelle prorogation de la convention pour une période maximale de deux ans entraîne la prorogation de la contribution de l'UE au budget administratif de l'accord international sur les céréales, qui couvre à la fois cette convention et la convention relative à l'aide alimentaire de 1999.

Les objectifs de la convention sont les suivants:

- favoriser la coopération internationale dans tous les aspects du commerce des céréales, particulièrement en ce qui concerne la situation de l'alimentation céréalière;
- favoriser le développement du commerce international des céréales et faire en sorte que ce commerce s'effectue le plus librement possible, entre autres en éliminant les entraves au commerce ainsi que les pratiques déloyales et discriminatoires, dans l'intérêt de tous les membres, en particulier des pays membres en développement;
- contribuer, autant que possible, à la stabilité des marchés internationaux des céréales dans l'intérêt de tous les membres, renforcer la sécurité alimentaire mondiale et contribuer au développement des pays dont l'économie dépend dans une mesure importante de la vente commerciale des céréales ainsi que ainsi que
- fournir un cadre pour l'échange d'informations et pour l'examen des préoccupations des membres concernant le commerce des céréales.

L'objectif de ce texte est d'obtenir du Conseil qu'il autorise la Commission à voter, au nom de l'Union, en faveur de la prorogation de la convention sur le commerce des céréales jusqu'au 30 juin 2013, lors du vote au Conseil international des céréales.

### **Accord international sur le sucre**

Le Conseil a adopté une décision définissant la position à adopter, au nom de l'UE, au Conseil international du sucre en ce qui concerne la prorogation de l'accord international de 1992 sur le sucre (doc. 5481/11).

L'accord international de 1992 sur le sucre a été conclu par l'UE et est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993. Depuis, il a été prorogé régulièrement et demeurera en vigueur jusqu'au 31 décembre 2011. Une nouvelle prorogation de cet accord pour une période maximale de deux ans entraîne la prorogation de la contribution de l'UE à son budget administratif.

Le Conseil international du sucre a été créé en 1937, initialement pour traiter les problèmes posés par les surplus de sucre et la distribution du sucre par l'intermédiaire de l'Organisation internationale du sucre. Cette organisation vise à garantir une meilleure coopération internationale sur les questions mondiales relatives au sucre et à fournir un cadre pour les consultations intergouvernementales sur le sujet, afin d'améliorer l'économie mondiale du sucre et de faciliter le commerce en recueillant et en fournissant des informations sur le sucre mondial.

L'objectif de cette décision est d'obtenir du Conseil qu'il autorise la Commission à voter, au nom de l'Union, en faveur de la prorogation de l'accord jusqu'au 31 décembre 2013, lors du vote au Conseil international du sucre.

### **Allégations de santé portant sur les denrées alimentaires**

Le Conseil a décidé de ne pas s'opposer à l'adoption d'un règlement de la Commission relatif à l'autorisation et au refus d'autorisation de certaines allégations de santé portant sur les denrées alimentaires et se rapportant au développement et à la santé infantiles (doc. 5610/11).

Le projet de règlement de la Commission est soumis à la procédure de réglementation avec contrôle. Cela signifie que, le Conseil ayant donné son accord, la Commission peut adopter le règlement, sauf si le Parlement européen s'y oppose.

## **COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT**

### **Mesures appropriées appliquées aux Îles Fidji**

Le Conseil a prorogé jusqu'au 31 octobre 2011 les mesures appropriées appliquées aux Îles Fidji afin de contribuer au retour de la démocratie, du respect des droits de l'homme et de l'État de droit dans le pays (doc. 7162/11).

Ces mesures ont été initialement adoptées le 1<sup>er</sup> octobre 2007, concluant les consultations en application de l'article 96 de l'accord de Cotonou. Elles ont été arrêtées à la suite du coup d'État militaire survenu aux Fidji le 5 décembre 2006, qualifié par l'UE de violation de la démocratie et de l'État de droit, qui sont deux éléments essentiels de l'accord de Cotonou.

### **Quatrième conférence des Nations unies sur les pays les moins avancés**

Le Conseil a adopté des lignes directrices relatives à la participation de l'Union européenne à la quatrième conférence des Nations unies sur les pays les moins avancés, qui se tiendra à Istanbul du 9 au 13 mai (doc. 7651/11). En qualité de principal donateur mondial en faveur des pays les moins avancés, l'UE estime qu'il conviendrait d'examiner, à Istanbul, les trois grands objectifs suivants:

- réduire la vulnérabilité et la fragilité des pays les moins avancés et continuer à améliorer leur aptitude à résister aux chocs;
- créer un climat propice au développement durable des pays les moins avancés;
- promouvoir une croissance économique compatible avec le développement durable et qui profite à l'ensemble des pays les moins avancés.

## **AFFAIRES ÉTRANGÈRES**

### **Adaptation de l'accord de partenariat et de coopération avec le Turkménistan**

Le Conseil a adopté une décision autorisant l'ouverture de négociations avec le Turkménistan en vue d'un protocole adaptant l'accord de partenariat et de coopération (APC) avec le Turkménistan afin de tenir compte de l'adhésion des États membres qui ont rejoint l'Union européenne en 2004 (doc. 6128/11).

L'APC avec le Turkménistan, signé le 25 mai 1998, n'est pas encore entré en vigueur. Un protocole à l'APC doit être conclu pour permettre aux douze États membres qui ont rejoint l'UE depuis cette date d'adhérer à l'APC. Il doit entrer en vigueur avant l'achèvement du processus de ratification de l'APC.

La décision adoptée ce jour autorise l'ouverture de négociations en vue de la conclusion d'un protocole afin de tenir compte des États membres qui ont adhéré à l'UE en 2004.

Un autre protocole sera conclu pour tenir compte des États membres qui ont adhéré à l'UE en 2007.

### **Décision relative au représentant spécial de l'UE pour la Géorgie**

Le Conseil a adopté une décision modifiant la décision 2010/445/PESC prorogeant le mandat du RSUE pour la crise en Géorgie (doc. 7009/11).

La décision 2010/445/PESC, adoptée le 11 août 2010, prorogeait le mandat de M. Pierre Morel, RSUE pour la crise en Géorgie, jusqu'au 31 août 2011.

La décision modificative prévoit une augmentation du montant de référence financière couvrant les dépenses liées au mandat du RSUE afin de pouvoir couvrir des besoins opérationnels supplémentaires.

## **Participation des États-Unis aux opérations de gestion de crise de l'UE**

Le Conseil a adopté une décision portant approbation de l'accord-cadre entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne concernant la participation des États-Unis d'Amérique aux opérations de gestion de crise menées par l'Union européenne (doc. 6936/11).

Cet accord établit un cadre définissant les conditions d'une éventuelle participation future des États-Unis aux opérations de gestion de crise menées par l'UE, au lieu que ces conditions soient définies au cas par cas.

## **Réponse à l'entité soumise aux mesures restrictives adoptées à l'encontre de la Côte d'Ivoire**

Le Conseil a approuvé le texte d'un projet de réponse à adresser à l'entreprise ivoirienne Versus Bank, qui avait demandé la levée des mesures restrictives appliquées à son encontre en vertu de la décision 2010/656/PESC du Conseil et du règlement (CE) n° 560/2005 du Conseil.

Dans sa réponse, le Conseil indique qu'il demeure d'avis que Versus Bank aide au financement du gouvernement illégitime de M. Laurent Gbagbo et qu'il n'y a pas lieu de lever les mesures restrictives.

## **AFFAIRES GÉNÉRALES**

### **Protection des informations classifiées de l'UE\***

Le Conseil a adopté une version révisée de ses règles de sécurité aux fins de la protection des informations classifiées de l'UE (doc. 6952/2/11 + 8054/11 ADD 1). Ces nouvelles règles prévoient un cadre plus convivial, plus cohérent et plus complet pour le traitement des informations classifiées au sein du Conseil et dans les relations de celui-ci avec les États membres. Simultanément, elles continuent de garantir une protection appropriée des informations classifiées fournies au Conseil par des pays non membres de l'UE et par des organisations internationales. Elles seront complétées par un accord entre les États membres de l'UE sur la protection des informations classifiées échangées dans l'intérêt de l'Union.



**JUSTICE ET AFFAIRES INTÉRIEURES****Convention de La Haye de 2007**

Le Conseil a adopté une décision relative à la **signature**, au nom de l'Union européenne, de la Convention de La Haye de 2007 sur le recouvrement international des aliments destinés aux enfants et à d'autres membres de la famille. (doc. 8211/11 et 7357/11)

Le Conseil a également pris note d'un accord politique sur une décision relative à la **conclusion**, au nom de l'Union européenne, de la Convention de La Haye de 2007, dans l'attente de la mise au point des annexes (doc. 12265/09).

L'objectif de la convention vise à établir un système complet de coopération administrative entre les autorités centrales des États contractants en ce qui concerne en particulier la reconnaissance et l'exécution des décisions et des conventions en matière d'aliments, au moyen de procédures accessibles, efficaces, rapides, économiques et équitables et dans le souci de l'intérêt supérieur de l'enfant.

La convention couvre de nombreuses questions pratiques pouvant avoir une incidence sur la manière dont les demandes internationales d'aliments sont traitées – par exemple, les exigences linguistiques, les formulaires types et l'échange d'informations sur les lois nationales.

L'adoption par le Conseil de la décision relative à la signature de la convention et la prise en compte de l'accord politique sur la décision relative à la conclusion de la convention sont des étapes importantes pour l'évolution des relations entre l'Union et les pays tiers dans le domaine des obligations alimentaires.

**TRANSPARENCE**

**Accès du public aux documents**

Le Conseil a adopté:

- la réponse à la demande confirmative 03/c/01/11 (doc. 6186/11 + COR 1 (mt)); ainsi que
  - la réponse à la demande confirmative 04/c/01/11, les délégations danoise, finlandaise et suédoise votant contre (doc. 6786/11);
-