



055841/EU XXIV.GP  
Eingelangt am 06/07/11

CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE



11572/11

(OR. en)

PRESSE 175

PR CO 39

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

3098ème session du Conseil

**Transports, télécommunications et énergie**

### **Transports**

Luxembourg, le 16 juin 2011

Président

**M. Pál Völner**

Secrétaire d'État chargé de 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>

11572/11

1  
**FR**

## Principaux résultats du Conseil

*Le Conseil est parvenu à un accord sur une orientation générale concernant un projet de directive établissant un **espace ferroviaire unique européen**, qui constitue une refonte du cadre réglementaire applicable au secteur ferroviaire européen établi par le "premier paquet ferroviaire" adopté en 2001. L'objectif de la refonte est de simplifier, de clarifier et de 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.*

*Le Conseil a également marqué son accord sur une orientation générale sur la modification de l'actuel règlement relatif à l'**Agence européenne pour la sécurité maritime** (AESM) qui étendrait quelque peu les tâches de l'agence, notamment pour qu'elles couvrent la lutte contre la pollution par les hydrocarbures des installations offshore, et préciserait sa structure de gouvernance.*

*Les ministres ont ensuite exprimé leur avis sur le **Livre blanc sur les transports**, dans lequel la Commission présente sa vision concernant la politique européenne des transports jusqu'en 2050. Le débat a porté principalement sur l'objectif général, les objectifs de référence et la stratégie de mise en œuvre, exposés dans le Livre blanc.*

*En outre, le Conseil a adopté des conclusions sur le **transport par voie de navigation intérieure**, préconisant notamment l'élaboration d'un suivi de l'actuel programme visant à promouvoir le transport par voies navigables, NAIADES, qui prendra fin en 2013.*

*Concernant l'aviation, le Conseil a autorisé la signature d'un **accord avec le Brésil dans le domaine du transport aérien**. Il a également donné mandat à la Commission pour ouvrir des négociations avec la République de **Moldavie** en vue d'un accord dans ce domaine.*

*En outre, le Conseil a autorisé la signature et la conclusion d'un accord entre l'UE et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) relatif à l'adhésion de l'UE à la **Convention relative aux transports internationaux ferroviaires** (COTIF), dont l'objectif est de favoriser, d'améliorer et de faciliter le transport ferroviaire international.*

## SOMMAIRE<sup>1</sup>

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

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

TRANSPORTS TERRESTRES .....	7
Établissement d'un espace ferroviaire unique européen .....	7
Adhésion à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).....	9
Promotion du transport par voies navigables.....	9
QUESTIONS INTERMODALES .....	10
Livre blanc sur la future politique des transports.....	10
TRANSPORTS MARITIMES.....	11
Modification du règlement relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime.....	11
AVIATION .....	13
Accord dans le domaine du transport aérien avec le Brésil .....	13
Accord dans le domaine du transport aérien avec la République de Moldavie .....	13
DIVERS .....	14

### **AUTRES POINTS APPROUVÉS**

#### *TRANSPORTS*

– Accord sur les services aériens avec l'Indonésie* .....	16
– Extension de l'accord de transport aérien UE-États-Unis à l'Islande et à la Norvège*.....	16
– Coopération concernant la navigation par satellite avec le Chili et le Brésil.....	16
– Coopération avec l'Organisation de l'aviation civile internationale en matière de sécurité aérienne.....	17

- <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.

*AGRICULTURE*

- Conclusions - Système de contrôles vétérinaires des importations de viande ..... 17
- Réunion des ministres de l'agriculture du G20 - Lignes directrices de l'UE ..... 18

*ENVIRONNEMENT*

- Système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'UE ..... 19
- Exportations et importations de produits chimiques dangereux ..... 19

*AFFAIRES ÉTRANGÈRES*

- Conseil de stabilisation et d'association UE-Monténégro..... 19

## **PARTICIPANTS**

### **Belgique:**

M. Etienne SCHOUPPE

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

### **Bulgarie:**

M. Peter STEFANOV

Représentant permanent adjoint

### **République tchèque:**

M. Jiří ŽÁK

Vice-ministre des transports

### **Danemark:**

M. Hans Christian SCHMIDT

Ministre des transports

### **Allemagne:**

M. Peter RAMSAUER

Ministre fédéral des transports, de la construction et du développement urbain

### **Estonie:**

M. Juhan PARTS

Ministre de l'économie et des communications

### **Irlande:**

M. Leo VARADKAR

Ministre des transports

### **Grèce:**

M. Spyros VOUGIAS

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

### **Espagne:**

M. José BLANCO LOPEZ

Ministre de l'équipement

### **France:**

M. Thierry MARIANI

Secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports

### **Italie:**

M. Roberto CASTELLI

Vice-ministre des infrastructures et des transports

### **Chypre:**

Mme Erato KOZAKOU-MARKOULLIS

Ministre des transports, des communications et de l'énergie

### **Lettonie:**

Mme Lelde LICE-LICITE

Représentant permanent adjoint

### **Lituanie:**

M. Arūnas ŠTARAS

Vice-ministre des transports et des communications

### **Luxembourg:**

M. Claude WISELER

Ministre du développement durable et des infrastructures

### **Hongrie:**

M. Pál VÖLNER

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

M. Zoltán SCHVÁB

Secrétaire d'État adjoint chargé des transports, ministère du développement national

M. Tamás Iván KOVÁCS

Secrétaire d'État adjoint chargé des relations avec l'Union européenne et des relations internationales, ministère du développement national

### **Malte:**

M. Austin GATT

Ministre de l'infrastructure, des transports et des communications

### **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:**

M. Pedro COSTA PEREIRA

Représentant permanent adjoint

**Roumanie:**

Mme Anca Daniela BOAGIU

Ministre des transports et des infrastructures

**Slovénie:**

M. Igor JAKOMIN

Secrétaire d'État, ministère des transports

**Slovaquie:**

M. Peter JAVORČÍK

Représentant permanent adjoint

**Finlande:**

Mme Maria RISLAKKI

Représentant permanent adjoint

**Suède:**

Mme Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Ministre des infrastructures

**Royaume-Uni:**

M. Philip HAMMOND

Ministre des transports

---

**Commission:**

M. Siim KALLAS

Vice-président

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

### **TRANSPORTS TERRESTRES**

#### **Établissement d'un espace ferroviaire unique européen**

Le Conseil est parvenu à un accord sur une orientation générale concernant un projet de directive établissant un espace ferroviaire unique européen (doc. [11784/11](#)), qui constitue une refonte du "premier paquet ferroviaire", composé de 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 2001). La refonte a pour objectif de simplifier, de clarifier et de 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.

Le Parlement européen, dont l'accord est également nécessaire pour l'adoption de la directive, n'a pas encore arrêté sa position en première lecture et devrait examiner ce dossier en juillet et septembre.

Une majorité qualifiée d'États membres a été en mesure d'accepter la proposition de compromis présentée par la présidence, sous réserve de quelques modifications. Ce texte répond à la question essentielle des règles régissant l'accès des entreprises ferroviaires aux installations de service et aux services fournis dans ces installations en proposant les solutions suivantes:

- Lorsqu'un exploitant d'installations de service dépend d'une entité ou entreprise qui occupe une position dominante sur un ou plusieurs marchés de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, l'exploitant doit être indépendant de cette entité dans une certaine mesure, de manière à assurer le caractère non discriminatoire de l'accès des entreprises ferroviaires aux installations de service et aux services fournis dans ces installations. Cette indépendance supposera une séparation des comptes ainsi qu'une indépendance sur les plans organisationnel et décisionnel, sans toutefois aller jusqu'à l'établissement d'une entité juridique distincte, cette condition d'indépendance pouvant être remplie par la mise en place d'unités distinctes au sein d'une même entreprise.
- Une installation qui n'est pas utilisée pendant trois ans et pour laquelle il existe une demande justifiée d'accès de la part d'entreprises ferroviaires doit être publiquement mise en leasing, sauf en cas de processus de conversion en cours.

La principale modification apportée au cours de la réunion concerne les règles de tarification applicables à l'utilisation de l'infrastructure et des services. Le gestionnaire de l'infrastructure ou l'exploitant de l'installation de service, qui doit établir les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales à un niveau correspondant au coût directement imputable à l'exploitation du service, aura la possibilité de s'adapter progressivement à la méthode de calcul des coûts directs pendant une période de cinq ans à compter de la date limite fixée pour la transposition de la directive en droit national. Cette disposition répond aux craintes exprimées par certains États membres, selon lesquelles un recouvrement des coûts insuffisant pourrait contraindre les États à devoir subventionner fortement les gestionnaires ou les exploitants d'infrastructures.

Certaines délégations n'ont toutefois pas été en mesure de marquer leur accord sur ce compromis, en raison, notamment, de la condition d'indépendance organisationnelle et décisionnelle qui est imposée. En outre, un pays estime que les règles relatives à la libéralisation du marché ne sont pas appropriées pour un réseau ferroviaire de petite taille. Un autre État membre reste préoccupé par le fait qu'en raison de ses spécificités, les principes de tarification ne permettront pas un recouvrement suffisant des coûts pour le gestionnaire de l'infrastructure.

La proposition de refonte a pour objectif d'accroître la concurrence entre les entreprises ferroviaires en assurant une plus grande transparence en ce qui concerne les conditions d'accès au marché ferroviaire et en améliorant l'accès des exploitants aux services ferroviaires, tels que les gares, les terminaux de fret et les installations d'entretien. Pour assurer un accès non discriminatoire aux services ferroviaires et leur bon fonctionnement, l'indépendance des organismes de contrôle nationaux et leurs pouvoirs, par exemple celui d'imposer des sanctions ou de réaliser des audits, seront renforcés, de même que la coopération entre organismes de contrôle pour ce qui concerne les questions transfrontières. Le financement de l'infrastructure ferroviaire sera amélioré en réalisant une planification à plus long terme, offrant une plus grande sécurité aux investisseurs, et en adaptant les règles de tarification en vue d'encourager la modernisation de l'infrastructure.

Ces mesures sont destinées à stimuler la compétitivité du secteur ferroviaire européen, tant au niveau du fret qu'en ce qui concerne les services aux voyageurs, afin d'accroître sa part dans le marché des transports et de contribuer à orienter le transport vers des modes plus écologiques.

Cette proposition a été présentée par la Commission en septembre 2010 (doc. [13789/10](#)).



## **Adhésion à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)**

Le Conseil a autorisé la signature et la conclusion d'un accord entre l'UE et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) relatif à l'adhésion de l'UE à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), dont l'objectif est de favoriser, d'améliorer et de faciliter le transport ferroviaire international (doc. [10762/2/10](#)). En adhérant à la convention, l'Union souhaite contribuer à cet objectif et à développer davantage l'interopérabilité ferroviaire entre l'UE et ses pays voisins.

L'accord, qui a été paraphé en avril de cette année, résulte des négociations entamées en 2003 par la Commission et l'OTIF sur diverses questions politiques, juridiques et techniques. La signature de la convention devrait avoir lieu en marge d'une session extraordinaire de l'assemblée générale de l'OTIF à Berne, le 23 juin 2011.

L'OTIF compte 43 États membres, dont 25 sont également États membres de l'UE.

## **Promotion du transport par voies navigables**

Le Conseil a adopté des conclusions (doc. [10284/11](#)) invitant la Commission à présenter, d'ici la fin de 2011, une proposition de suivi du programme NAIADES<sup>1</sup> pour la promotion du transport par voies navigables, qui avait été adopté en 2006 et prendra fin en 2013. Étant donné que la plateforme PLATINA, qui fournit une assistance technique et organisationnelle pour la mise en œuvre du programme NAIADES, prendra fin en 2012, la Commission est également invitée à lancer un projet intermédiaire pour faire la jonction entre la fin de PLATINA et le début d'un éventuel programme NAIADES II, de manière à assurer la continuité des initiatives menées dans le cadre du programme. Le Conseil souligne la nécessité de prévoir un financement approprié pour la mise en œuvre du programme.

Parmi les questions essentielles recensées par le Conseil, on peut citer la suppression des goulots d'étranglement, l'établissement de connexions intermodales entre les ports maritimes et fluviaux et l'arrière-pays, la modernisation de la flotte et la poursuite du développement des services d'information fluviale pour la gestion du trafic et du transport par voies navigables.

Le Conseil souligne le potentiel du transport par voies navigables en tant que mode de transport respectueux de l'environnement avec des capacités disponibles et qui pourraient être développées avec des dépenses d'infrastructures relativement modérées.

---

<sup>1</sup> Navigation intérieure: Actions et Développement en Europe.

## QUESTIONS INTERMODALES

### **Livre blanc sur la future politique des transports**

Le Conseil a tenu un débat sur le Livre blanc concernant les transports, que la Commission a publié en mars et dans lequel elle présente 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, d'ici 2050, les émissions de carbone provenant du secteur des transports de 60 % par rapport à 1990 (doc. [8333/11](#) + [ADD 1, 2 et 3](#)).

Les ministres ont été invités à répondre à un questionnaire élaboré par la présidence, portant principalement sur l'objectif global, les points de repère et les initiatives relatives à leur mise en œuvre, tels qu'exposés dans le Livre blanc (doc. [10531/11](#)).

Les États membres ont généralement bien accueilli le Livre blanc, qu'ils considèrent comme un document très complet, qui contribue à la réalisation des objectifs environnementaux de l'UE, à l'achèvement du marché intérieur et à la réduction de la dépendance à l'égard du pétrole. Toutefois, de nombreuses délégations estiment que l'objectif poursuivi d'une réduction de 60 % est très ambitieux et qu'il faudrait le considérer comme indicatif, et non comme contraignant; en outre, afin de préserver la compétitivité de l'UE, il conviendrait de chercher à obtenir des engagements similaires au niveau international. Par ailleurs, plusieurs délégations ont souligné qu'il était nécessaire d'adapter les mesures politiques aux situations spécifiques des différentes parties de l'Union ou, plus précisément, qu'il convenait de s'attaquer aux disparités constatées entre les différents États membres en ce qui concerne le développement de l'infrastructure.

Les principales priorités mises en évidence par les délégations dans leurs contributions écrites et orales concernent notamment le soutien à la recherche, à l'innovation et aux nouvelles technologies, l'interconnexion des réseaux de transport au sein de l'Union et la création d'un réseau de transport transeuropéen multimodal homogène, l'achèvement du marché européen unique dans le domaine des transports, l'internalisation des coûts externes dans tous les modes de transport, le développement de nouveaux mécanismes de financement, la sécurité routière, ainsi que la promotion de corridors de fret multimodaux et l'intégration modale complète.

Certains États membres ont également souligné qu'il convenait d'évaluer soigneusement les incidences économiques et les conséquences financières des initiatives proposées.

La présidence a résumé les points de vues des États membres dans un document de synthèse (doc. [11255/11](#)).

La Commission est invitée à tenir compte des résultats de ces discussions lorsqu'elle développera des initiatives visant à créer un système de transport durable.

## **TRANSPORTS MARITIMES**

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

Le Conseil a approuvé une orientation générale sur une modification de l'actuel règlement relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) qui étendrait quelque peu les tâches de l'agence et préciserait certaines questions de gouvernance (doc. [11769/11](#)).

La proposition de compromis présentée par la présidence a été acceptée par toutes les délégations, après que le texte a été modifié pour tenir compte des préoccupations budgétaires en précisant qu'il appartient au Conseil et au Parlement européen de statuer sur les ressources de l'agence.

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.

Dans le cadre du nouveau projet de règlement, les compétences de l'AESM seront étendues, en particulier pour permettre à l'agence d'intervenir aussi, à la demande des États membres concernés, en cas de pollution par des installations pétrolières ou gazières, et pas seulement par des navires, comme c'est le cas dans le règlement actuel. L'AESM sera également invitée à contribuer à d'autres politiques et projets 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. En outre, l'agence fournira une assistance pour les travaux techniques dans les organisations internationales et régionales, et la coopération avec les pays voisins sera renforcée.

Une nette distinction sera établie entre les tâches principales et les tâches annexes de l'agence. Les tâches principales sont strictement liées à la mission principale de l'agence, à savoir la sûreté et la sécurité maritimes ainsi que la prévention de la pollution causée par les hydrocarbures et la lutte contre cette pollution. Des tâches annexes ne seront confiées à l'agence que si elles apportent une réelle valeur ajoutée, sans faire double emploi avec des tâches entreprises ailleurs, et si elles ne portent pas atteinte aux droits et aux obligations des États membres; ces tâches se rapportent notamment à des questions environnementales comme les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime et l'état écologique des eaux marines, la mise au point d'un système d'échange d'informations, des tâches spécifiques liées à la navigation intérieure, notamment inspecter les sociétés de classification pour les bateaux de la navigation intérieure et étudier la possibilité de relier entre eux les systèmes d'information du transport maritime et de la navigation intérieure, ou les contributions à d'autres politiques de l'UE.

Pour ce qui est de la gouvernance de l'AESM, la version révisée du texte précise le rôle de son conseil d'administration au sein duquel les États membres sont représentés, notamment en ce qui concerne la procédure de nomination du directeur exécutif de l'agence. Le texte prévoit également une planification pluriannuelle en ce qui concerne la stratégie et la politique de l'agence en matière de personnel ainsi qu'une évaluation externe indépendante de la mise en œuvre du règlement à intervalles réguliers, au moins tous les cinq ans.

Le projet de règlement est le fruit des travaux menés par les instances préparatoires du Conseil concernant la proposition présentée par la Commission en novembre 2010 (doc. [15717/10](#)). Le Parlement européen, dont l'approbation est également requise pour l'adoption de ce règlement, n'a pas encore arrêté sa position en première lecture.

## **AVIATION**

### **Accord dans le domaine du transport aérien avec le Brésil**

Le Conseil a autorisé la signature d'un accord global dans le domaine du transport aérien avec le Brésil, accord qui prévoit l'augmentation des droits de trafic, l'amélioration des possibilités d'investissement et le renforcement de la coopération en matière de réglementation (doc. [10175/1/11](#) et [10177/2/11](#)).

Ce nouvel accord, qui remplacera les quinze accords bilatéraux existant entre des États membres de l'UE et le Brésil, prévoit notamment le droit de transporter des passagers et des marchandises entre tous points situés dans l'UE et au Brésil ("troisième et quatrième libertés de l'air") et le droit de transporter des marchandises entre l'UE et le Brésil avec des droits de trafic illimités via des points intermédiaires et/ou vers des points au-delà dans d'autres pays ("cinquième liberté"). En outre, des investisseurs de l'UE et du Brésil seront autorisés à détenir en propriété et à contrôler jusqu'à 49 % des transporteurs aériens de l'autre partie (au lieu des actuels 20 %). L'accord traite également de la question de la lutte contre l'incidence environnementale du transport aérien et prévoit une coopération en matière de réglementation en ce qui concerne la sécurité, la sûreté aérienne, la gestion du trafic aérien, la protection des consommateurs, les questions liées à l'emploi, la concurrence et les aides d'État. En outre, les parties sont convenues de supprimer les obstacles à la conduite des affaires, en simplifiant ou en supprimant les charges administratives imposées aux transporteurs aériens.

Le Brésil est de loin le plus grand marché pour le transport aérien en Amérique latine, plus de quatre millions de passagers voyageant chaque année entre l'UE et le Brésil. L'accord devrait engendrer des bénéfices importants pour le transport aérien et le secteur du tourisme ainsi que pour l'ensemble de l'économie de l'Union européenne comme du Brésil.

### **Accord dans le domaine du transport aérien avec la République de Moldavie**

Le Conseil a autorisé la Commission à ouvrir des négociations avec la République de Moldavie en vue de la conclusion d'un accord global dans le domaine de l'aviation créant un espace aérien commun.

L'accord devant être négocié visera à assurer à la fois une ouverture progressive du marché, une coopération en matière de réglementation et une harmonisation graduelle. Un tel accord devrait apporter des avantages économiques aux deux parties et irait en outre dans le sens du développement des relations entre la Moldavie et l'UE dans le cadre de la politique européenne de voisinage.

## **DIVERS**

### **Ciel unique européen**

La Commission a fourni au Conseil des informations sur les mesures prises par les États membres pour créer des blocs d'espace aérien fonctionnels regroupant deux États membres ou plus afin de mieux gérer le trafic aérien. Étant donné que, à l'heure actuelle, seulement deux blocs d'espace aérien fonctionnels ont été officiellement créés, la Commission a signalé que des efforts devraient encore être accomplis pour respecter le délai de mise en œuvre de ces blocs, fixé à décembre 2012 (doc. [11576/11](#)).

Le Conseil a également pris note des informations fournies par la Commission concernant les importants retards attendus dans les transports aériens pour l'été 2011, en particulier en raison de l'insuffisance des capacités. La Commission a attiré l'attention sur le fait que la poursuite de la mise en œuvre du régime de ciel unique européen, y compris la création des blocs d'espace aérien fonctionnels, devrait contribuer à détendre la situation à partir de l'été 2012 (doc. [11577/11](#)).

### **Gestion de la crise provoquée par le nuage de cendres volcaniques**

La Commission a communiqué au Conseil des informations sur les enseignements tirés à la suite des deux éruptions volcaniques survenues en Islande en avril 2010 et en mai de cette année ainsi que d'un exercice organisé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en avril 2011 pour tester des instruments et des procédures de gestion des crises provoquée par un nuage de cendres volcaniques. Selon la Commission, d'autres améliorations sont nécessaires, en particulier en ce qui concerne la détermination de la localisation et de la dispersion des cendres volcaniques et l'élaboration d'outils d'assistance pour l'évaluation des risques ainsi que les mesures en matière de formation qui y sont liées (doc. [11573/11](#)).

Certaines délégations ont pris la parole pour souligner qu'il était important d'apporter de nouvelles améliorations de façon à être mieux préparé en cas de crises futures.

### **Sûreté du fret aérien**

La Commission a communiqué au Conseil des informations sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre du plan d'action de l'UE en matière de sûreté du fret aérien, approuvé par le Conseil en décembre dernier (doc. [11250/11](#)). La Commission a également souligné l'importance de ses propositions visant à renforcer la sûreté du fret aérien en provenance de pays tiers qui entre sur le territoire de l'UE.

### **Accord à haut niveau avec Eurocontrol**

La Commission a informé le Conseil qu'elle avait l'intention d'ouvrir des négociations avec l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) en vue de conclure un accord à haut niveau qui confirmerait le rôle d'Eurocontrol dans la gestion du trafic aérien au sein du régime de ciel unique européen, offrirait un cadre pour renforcer la coordination et permettrait à l'UE de contribuer au processus de réforme institutionnelle d'Eurocontrol.

## **Lutte contre la piraterie**

La délégation danoise a présenté la stratégie de lutte contre la piraterie du Danemark pour la période 2011-2014, qui met l'accent sur les eaux situées au large de la Corne de l'Afrique et dans l'Océan indien et qui prévoit au niveau bilatéral et multilatéral des mesures politiques, militaires, juridiques et de renforcement des capacités (doc. [10735/11](#)). Plusieurs autres États membres ont également souligné l'importance de cette question.

## **Clean air at sea**

La Commission a communiqué au Conseil des informations sur une réunion entre des intervenants publics et privés du secteur des transports maritimes, qui s'est tenue à Bruxelles le 1<sup>er</sup> juin 2011 et qui avait pour titre: "Clean air at sea - promoting solutions for sustainable and competitive shipping". La réunion avait pour objectif d'examiner les stratégies visant à respecter la nouvelle norme internationale en matière de teneur en soufre des combustibles des navires. La Commission, qui prépare une révision de la directive sur la teneur en soufre des combustibles, a communiqué aux ministres les dernières informations concernant ces travaux.

Plusieurs membres ont fait part d'inquiétudes quant aux effets négatifs des nouvelles dispositions en matière de réduction de la teneur en soufre en termes de politique économique et de politique des transports et ont demandé que des initiatives soient prises pour traiter cette question.

## **Tenue prochaine de la deuxième réunion des ministres des transports de l'ASEM**

La délégation lituanienne a fourni au Conseil des informations sur la deuxième réunion des ministres des transports de la Rencontre Asie-Europe (ASEM), qui se tiendra à Chengdu, capitale de la province du Sichuan dans le sud-ouest de la Chine, du 24 au 26 octobre 2011(doc. [11329/11](#)). Sous le titre "Asia-Europe connect: green, safe and efficient transport", cette réunion abordera des questions telles que la gestion des crises dans le domaine des transports, la sûreté et la sécurité des transports, les nouvelles technologies, les changements climatiques et les couloirs de transports entre l'Asie et l'Europe.

## **Programme de travail de la prochaine présidence**

La délégation polonaise a présenté le programme de travail de la prochaine présidence dans le secteur des transports. La révision des orientations relatives au réseau de transport transeuropéen sera la principale priorité. Parmi les autres questions essentielles figurent les liaisons de transport avec les pays voisins, la législation sociale dans le secteur maritime, la législation sur les aéroports et la poursuite des travaux sur la refonte du "premier paquet ferroviaire", sur laquelle une orientation générale a été dégagée lors de cette session du Conseil.

## **AUTRES POINTS APPROUVÉS**

### **TRANSPORTS**

#### **Accord sur les services aériens avec l'Indonésie\***

Le Conseil a autorisé la signature et l'application provisoire d'un accord sur certains aspects des services aériens entre l'UE et l'Indonésie (doc. [10843/3/10](#) et [11330/11](#)).

Cet accord annule et remplace les accords bilatéraux existants entre certains États membres et l'Indonésie 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 l'Indonésie, la taxation du carburant d'aviation et les règles de concurrence.

#### **Extension de l'accord de transport aérien UE-États-Unis à l'Islande et à la Norvège\***

Le Conseil a approuvé la signature et l'application provisoire d'un accord visant à étendre l'accord de transport aérien signé en 2007 avec les États-Unis (accord de "ciel ouvert" UE-États-Unis) à l'Islande et à la Norvège (doc. [10258/11](#), [11118/11 COR 1](#) + [ADD 1 - 3](#) et [10261/11](#)). Cet accord est accompagné d'un accord annexe comportant les dispositions de procédure, qui maintient dans le même temps le caractère bilatéral de l'accord de transport aérien UE-États-Unis.

Le nouvel accord donnera aux transporteurs aériens de l'UE le droit d'exploiter des vols entre l'Islande et la Norvège et les États-Unis; de même, les transporteurs aériens islandais et norvégiens auront le droit d'exploiter des vols entre l'UE et les États-Unis.

L'accord de "ciel ouvert" entre l'UE et les États-Unis prévoit explicitement que des pays tiers peuvent y adhérer. L'Islande et la Norvège, qui sont membres de l'espace aérien commun européen et ont adopté l'intégralité de la législation communautaire relative à la politique de l'aviation, ont demandé à adhérer audit accord en 2007.

#### **Coopération concernant la navigation par satellite avec le Chili et le Brésil**

Le Conseil a autorisé la Commission à ouvrir des négociations avec le Chili et le Brésil en vue de l'établissement d'accords de coopération dans le domaine de la navigation satellite, en vue de favoriser la généralisation dans le monde entier des programmes européens de radionavigation par satellite (GNSS, Galileo et EGNOS).



## **Coopération avec l'Organisation de l'aviation civile internationale en matière de sécurité aérienne**

Le Conseil a arrêté la position à adopter par l'Union européenne en ce qui concerne les modalités de coopération en matière de sécurité aérienne, qui doivent être ajoutées sous la forme d'une annexe au protocole de coopération avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (doc. [9156/11](#)). L'adoption de l'annexe sera décidée par le comité mixte UE-OACI qui sera institué en vertu du protocole de coopération.

Ce protocole établit 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 (voir communiqué de presse (doc. [8395/11](#), p. 13).

## **AGRICULTURE**

### **Conclusions - Système de contrôles vétérinaires des importations de viande**

Le Conseil a adopté des conclusions sur le rapport spécial n° 14/2010 de la Cour des comptes européenne intitulé "La gestion, par la Commission, du système de contrôles vétérinaires des importations de viande mis en place à la suite des réformes de la législation en matière d'hygiène en 2004" (doc. [9557/11 ADD 1](#)).

Le système actuel des contrôles vétérinaires des importations de viande a contribué à ce que, au cours des quinze dernières années, aucune crise sanitaire importante ne se produise dans l'UE. L'obligation d'effectuer ces contrôles est inscrite dans la législation de l'UE, et, parallèlement à cela, le système d'alerte rapide pour les denrées alimentaires et les aliments pour animaux (RASFF), le système expert de contrôle des échanges (Traces), les rapports des missions d'inspection de l'Office alimentaire et vétérinaire et d'autres informations en provenance de pays tiers sont des instruments essentiels pour assurer une évaluation efficace des risques. Traces est un instrument relativement nouveau, qui devrait être utilisé d'une manière uniforme dans tous les États membres: sa mise en application est à présent presque terminée dans l'ensemble de l'UE.

Le Conseil encourage la Commission à poursuivre le développement des systèmes Traces et RASFF, ainsi que de leurs fonctionnalités afin de fournir les mesures appropriées pour faire face aux menaces qui pèsent sur la sécurité alimentaire et d'améliorer le degré de cohérence de la législation en matière de contrôles à l'importation.

Ces conclusions vont dans le sens des conclusions du Conseil de décembre 2008 sur la sécurité des produits agricoles et agro-alimentaires importés et la conformité aux règles communautaires (doc. [17169/08 ADD 1](#)) et des conclusions du Conseil sur la compétitivité internationale du modèle agroalimentaire européen adoptées en juin 2010 (doc. [11409/10 ADD 1](#)).

## Réunion des ministres de l'agriculture du G20 - Lignes directrices de l'UE

Le Conseil a approuvé un projet de lignes directrices de l'UE en vue de la réunion des ministres de l'agriculture du G20, qui se tiendra le 23 juin 2011.

Ces lignes directrices exposent les priorités de l'UE dans son ensemble et de ses États membres en vue de la réunion des ministres de l'agriculture du G20 qui se tiendra le 23 juin à Paris, et au cours de laquelle ceux-ci décideront, sur la base de propositions figurant dans un rapport élaboré par dix organisations internationales, d'un plan d'action devant être approuvé par les chefs d'État.

Il y est rappelé que la sécurité alimentaire est une question cruciale pour la communauté internationale. La crise alimentaire de 2008, qui s'est traduite par une forte hausse du prix des denrées alimentaires, ainsi que l'évolution récente de la situation ont montré l'incidence négative d'une volatilité excessive des prix sur la sécurité alimentaire. Pour relever le défi de la sécurité alimentaire, les pays ont mis l'accent sur la nécessité d'un renforcement des politiques agricoles, d'une meilleure coordination des donateurs et d'une mobilisation politique aux niveaux mondial et national. De plus, il est nécessaire d'éviter les fortes fluctuations de l'offre de produits de base agricoles et une volatilité extrême des prix des denrées alimentaires, qui nuisent à la confiance dans les marchés mondiaux.

Dans la perspective de cette réunion ministérielle, l'UE s'est fixé pour objectifs que les discussions recensent des mesures fondées, dans la mesure du possible, sur des structures existantes et qui pourraient:

- développer la production agricole à long terme afin de répondre à la demande croissante;
- améliorer l'information et la transparence du marché afin d'augmenter la prévisibilité pour les gouvernements et les opérateurs économiques;
- améliorer la coordination internationale (notamment en ce qui concerne le commerce, la prévention et la gestion des crises ou d'autres politiques) afin de renforcer la confiance dans les marchés internationaux;
- contribuer à mettre au point des outils innovants en matière de gestion des risques afin de faire face aux crises des prix si elles se produisent;
- améliorer le fonctionnement des marchés des instruments dérivés sur produits de base agricoles en vue de leur examen par les ministres des finances du G20.

Les travaux se concentreront principalement sur les marchés des céréales (blé, riz, maïs et soja) car ce sont des produits de base essentiels pour la sécurité alimentaire.

Lors des sessions du Conseil consacrées à l'agriculture, les 29 novembre 2010 et 17 mai 2011, la France a saisi l'occasion pour informer le Conseil de l'Union européenne de l'ordre du jour de sa présidence du G20 et de l'état d'avancement des travaux préparatoires en vue de la réunion des ministres de l'agriculture du G20.

## **ENVIRONNEMENT**

### **Système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'UE**

Le Conseil ne s'est pas opposé à un projet de décision de la Commission visant à ajouter, à partir de janvier 2013, au système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'UE, des lignes directrices pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre concernant des activités et des gaz supplémentaires (doc. [9233/11](#)).

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

### **Exportations et importations de produits chimiques dangereux**

Le Conseil ne s'est pas opposé à un projet de règlement de la Commission modifiant la liste des produits chimiques dangereux soumis à une obligation de notification en vue de leur exportation qui figure dans le règlement 2008/689 (doc. [9357/11](#)). En conséquence, cinq produits chimiques supplémentaires sont soumis à des procédures de notification, tandis qu'une substance, dont l'utilisation dans les pesticides a récemment été autorisée, a été retirée de la liste.

## **AFFAIRES ÉTRANGÈRES**

### **Conseil de stabilisation et d'association UE-Monténégro**

Le Conseil a arrêté la position de l'UE en vue de la deuxième réunion du Conseil de stabilisation et d'association UE-Monténégro, qui se tiendra à Luxembourg le 21 juin 2011.