



CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE



15900/06 (Presse 343)

(OR. en)

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

2772ème session du Conseil

Transports, télécommunications et énergie

Bruxelles, les 11-12 décembre 2006

Présidente **Mme Susanna HUOVINEN**
Ministre des transports et des communications
de Finlande

P R E S S E

Principaux résultats du Conseil

*Le Conseil a dégagé une orientation générale sur une proposition relative au **contrôle par l'État du port** ainsi qu'en ce qui concerne la ratification de la **convention du travail maritime 2006** de l'Organisation internationale du travail. Il a également dégagé une orientation générale sur une proposition concernant le **montage a posteriori de rétroviseurs** sur les poids lourds et sur une proposition concernant la prorogation du mandat de l'**Agence européenne de la sécurité aérienne**.*

*Le Conseil a adopté une résolution relative à une stratégie pour une **société de l'information sûre** en Europe. Il a adopté des conclusions sur la promotion du **transport maritime à courte distance** et sur la **logistique du transport de marchandises**.*

*En outre, le Conseil a autorisé la Commission à ouvrir des négociations avec l'**Ukraine** dans le domaine du transport aérien.*

Sans débat, le Conseil a adopté:

- une position commune en vue de l'adoption d'un règlement relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la **sûreté de l'aviation civile**;
- une position commune en vue de l'adoption d'un règlement relatif aux **obligations de service public** applicables aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route;
- une directive relative aux **services dans le marché intérieur**;
- une directive sur la **protection des eaux souterraines** contre la pollution.

SOMMAIRE¹

PARTICIPANTS.....	6
 POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT	
TÉLÉCOMMUNICATIONS.....	8
– Une stratégie pour une société de l'information sûre en Europe	8
– L'itinérance sur les réseaux publics de téléphonie mobile.....	16
– Marché intérieur des services postaux de la Communauté.....	17
TRANSPORTS MARITIMES.....	18
– Transport maritime à courte distance - Conclusions du Conseil.....	18
– Contrôle par l'État du port	23
– Responsabilité des entreprises assurant le transport maritime de personnes en cas d'accident	25
– Convention du travail maritime.....	26
QUESTIONS INTERMODALES ET RÉSEAUX.....	27
Galileo.....	27
– a) Négociations relatives au contrat de concession	27
– b) Relations avec les pays tiers.....	27
– c) Livre vert sur les applications de navigation par satellite	27
Logistique du transport de marchandises - <i>Conclusions du Conseil</i>	28
TRANSPORTS TERRESTRES	33
– Montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds	33
AVIATION	34

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.

Relations extérieures	34
– a) Négociations UE-Ukraine relatives à un accord sur les services aériens	34
– b) Négociations UE-États-Unis relatives à un accord sur les services aériens.....	34
– c) Survol de la Sibérie	35
Agence européenne de la sécurité aérienne	36
DIVERS	38
– Conférence annuelle organisée dans le cadre de l'initiative "i2010"	38
– Gouvernance de l'internet	38
– Communication de la Commission intitulée: "Le système d'appel d'urgence eCall à nouveau sur le calendrier"	38
– Réserver une série de numéros d'appel gratuit nationaux commençant par le 116 aux services présentant une valeur sociale	38
– Dialogue UE-Russie sur les transports	39
– Conférence ministérielle sur le thème "Approches novatrices en matière de sécurité routière"	39
ÉVÉNEMENTS EN MARGE DU CONSEIL.....	40

AUTRES POINTS APPROUVÉS

TRANSPORTS

– Galileo	41
– Galileo - Accord de coopération avec le Maroc	41
– Obligations de service public*	42
– Règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile*	44

JUSTICE ET AFFAIRES INTÉRIEURES

– Procédure européenne d'injonction de payer	45
--	----

AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

– Aide financière dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie	46
--	----

MARCHÉ INTÉRIEUR

– Réception des véhicules à moteur	46
– Utilisation des sulfonates de perfluorooctane *	47
– Services dans le marché intérieur *	47

PÊCHE

– Mer Baltique - Totaux admissibles des captures (TAC) et quotas pour 2007 *	47
--	----

CULTURE

– Programme Culture 2007-2013 *	48
– Programme "L'Europe pour les citoyens" *	49

ENVIRONNEMENT

– Protection des eaux souterraines contre la pollution	51
--	----

PARTICIPANTS

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

Belgique:

M. Renaat LANDUYT

Ministre de la mobilité

République tchèque:

M. Aleš REBIČEK

Ministre des transports

Mme Lenka PTÁČKOVÁ

Vice-ministre de l'informatique chargé des relations extérieures

Danemark:

M. Flemming HANSEN

Ministre des transports et de l'énergie

M. Helge SANDER

Ministre des sciences, de la technologie et du développement

Allemagne:

M. Wolfgang TIEFENSEE

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

Mme Dagmar WÖHRL

Secrétaire d'État parlementaire auprès du ministre fédéral de l'économie et de la technologie

Estonie:

M. Edgar SAVISAAR

Ministre de l'économie et des communications

Grèce:

M. Mihail-Georgios LIAPIS

Ministre des transports et des communications

M. Dimitris N. ILIOPOULOS

Représentant permanent adjoint

Espagne:

M. Francisco ROS PERÁN

Secrétaire d'Etat aux télécommunications et à la société de l'information

M. Fernando PALAO

Secrétaire général chargé des transports, Ministère de l'équipement et des transports

France:

M. François LOOS

Ministre délégué à l'industrie

Irlande:

M. Martin CULLEN

Ministre des transports

M. Noel DEMPSEY

Ministre des communications, des ressources marines et naturelles

Italie:

M. Alessandro BIANCHI

Ministre des transports

M. Paolo GENTILONI

Ministre des communications

Chypre:

M. Haris THRASSOU

Ministre des communications et des travaux publics

Lettonie:

Mme Ina GUDELE

Ministre, chargé de l'administration en ligne

M. Jānis MARŠĀNS

Secrétaire d'État au ministère des transports et des communications

Lituanie:

M. Alminas MAČIULIS

Secrétaire d'État au ministère des transports et des communications

Luxembourg:

M. Jean-Louis SCHILTZ

Ministre de la coopération et de l'action humanitaire, Ministre des communications, ministre de la défense Représentant permanent adjoint

M. Georges FRIDEN

Hongrie:

M. Balázs FELSMANN

Sous-secrétaire d'État, ministère de l'économie et des transports

Malte:

M. Censu GALEA

Ministre de la compétitivité et des communications

Pays-Bas:

Mme Karla PEIJS

Ministre des transports, des travaux publics et de la
gestion des eaux**Autriche:**

M. Hubert GORBACH

Vice-chancelier et ministre fédéral des communications,
de l'innovation et de la technologie**Pologne:**M. Jerzy POLACZEK
M. Rafał WIECHECKIMinistre des transports
Ministre des affaires maritimes**Portugal:**

M. Mário LINO

Ministre des travaux publics, des transports et des
communications**Slovénie:**

M. Janez BOŽIČ

Ministre des transports

Slovaquie:

M. Ľubomír VÁŽNY

Ministre des transports, des postes et des
télécommunications**Finlande:**Mme Susanna HUOVINEN
M. Perttu PUROMinistre des transports et des communications
Secrétaire d'État, Ministère des transports et des
communications**Suède:**

Mme Åsa TORSTENSSON

Ministre des infrastructures

Royaume-Uni:M. Stephen LADYMAN
Mme Margaret HODGEMinistre adjoint chargé des transports
Ministre adjoint chargé de l'industrie et des régions

.....

Commission:M. Jacques BARROT
Mme Viviane REDING
M. Charlie MCCREVYVice-président
Membre
Membre

.....

Les gouvernements des États en voie d'adhésion étaient représentés comme suit:

Bulgarie:

Mme Vessela GOSPODINOVA

Ministre adjoint des transports

Roumanie:

M. Radu Mircea BERCEANU

Ministre des transports, de la construction et du tourisme

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

TÉLÉCOMMUNICATIONS

– *Une stratégie pour une société de l'information sûre en Europe*

Le Conseil a adopté la résolution ci-après, qui sera publiée au Journal officiel de l'Union européenne:

"LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

ADOPTE LA PRÉSENTE RÉOLUTION ET

ACCUEILLE FAVORABLEMENT

la communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée "Une stratégie pour une société de l'information sûre - Dialogue, partenariat et responsabilisation", en date du 31 mai 2006¹;

PREND NOTE

de la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur la lutte contre le pourriel, les logiciels malveillants et les logiciels malveillants, en date du 15 novembre 2006²;

RAPPELLE

1. la résolution du Conseil du 28 janvier 2002 relative à une approche commune et à des actions spécifiques dans le domaine de la sécurité des réseaux et de l'information³;
2. la résolution du Conseil du 18 février 2003 relative à une approche européenne axée sur une culture de la sécurité des réseaux et de l'information⁴;

¹ Doc. 10248/06 [COM(2006) 251 final].

² Doc. 15379/06 [COM(2006) 688 final].

³ JO C 43 du 16.2.2002, p. 2.

⁴ JO C 48 du 28.2.2003, p. 1.

3. les conclusions du Conseil des 8 et 9 mars 2004 sur les communications non sollicitées à des fins de prospection commerciale directe et celles des 9 et 10 décembre 2004 sur la lutte contre le "pourriel";
4. les conclusions du Conseil européen de mars 2005 relançant la stratégie de Lisbonne et celles du Conseil européen de mars 2006 invitant la Commission et les États membres à mettre en œuvre énergiquement la nouvelle stratégie i2010;
5. les dispositions du cadre réglementaire communautaire pour les communications électroniques¹, en particulier celles relatives à la sécurité, au caractère privé et à la confidentialité des communications, qui ont contribué à garantir un niveau élevé de protection des données à caractère personnel et de la vie privée, ainsi que l'intégrité et la sécurité des réseaux publics de communication;
6. le règlement (CE) n° 460/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 instituant l'Agence européenne chargée de la sécurité des réseaux et de l'information (ENISA)²;
7. l'Agenda de Tunis et l'engagement de Tunis adoptés lors du sommet mondial sur la société de l'information (SMSI), qui mettent l'accent sur la nécessité de poursuivre la lutte contre la cybercriminalité et le pollupostage, tout en assurant la protection de la vie privée et la liberté d'expression, et de continuer à encourager, développer et mettre en œuvre une culture mondiale de la cybersécurité, en coopération avec toutes les parties prenantes;
8. les conclusions de la présidence à la suite de la conférence annuelle sur la société de l'information européenne intitulée "i2010 - Vers une société de l'information européenne omniprésente", qui s'est tenue à Espoo, en Finlande, les 27 et 28 septembre 2006;

SOULIGNE PAR CONSÉQUENT QUE:

1. nos sociétés entrent rapidement dans une nouvelle phase de développement qui les conduit vers une "société de l'information omniprésente", dans laquelle les citoyens ont de plus en plus recours, dans leurs activités quotidiennes, aux technologies de l'information et de la communication (TIC), ainsi qu'aux réseaux de communications électroniques; il convient d'envisager la sécurité des réseaux et de l'information comme un moteur déterminant de cette évolution et de sa réussite;

¹ Directives 2002/58/CE (directive "vie privée et communications électroniques"), 2002/20/CE (directive "autorisation"), 2002/22/CE (directive "service universel").

² JO L 77 du 13.3.2004, p. 1.

2. la confiance est primordiale pour le succès de la nouvelle société de l'information; elle est également liée aux expériences des utilisateurs et à la nécessité de respecter leur vie privée; il convient donc de ne pas considérer la sécurité des réseaux et de l'information comme une question purement technique;
3. il faut envisager la sécurité des réseaux et de l'information comme un élément essentiel dans la création d'un espace européen de l'information dans le cadre de l'initiative i2010; cette sécurité contribuera ainsi à la réussite de la stratégie de Lisbonne renouvelée; les TIC sont aussi une composante fondamentale de l'innovation, de la croissance économique et de l'emploi dans toute l'économie;
4. les nouvelles technologies qui nous feront entrer dans la société de l'information omniprésente sont déjà en préparation; du fait de l'émergence de technologies novatrices (telles que les réseaux sans fil à haut débit, les dispositifs de radio-identification (RFID), les réseaux de capteurs) et de services innovants et riches en contenus (tels que la télévision par Internet (IPTV), la téléphonie par Internet (VoIP), la télévision mobile et d'autres services mobiles), les réseaux et l'information doivent bénéficier de niveaux de sécurité adaptés dès le début de la phase de conception afin d'atteindre une véritable valeur commerciale; l'adoption rapide des innovations prometteuses est essentielle au développement de la société de l'information et à la compétitivité de l'Europe; il convient que les instances gouvernementales et les entreprises adoptent dès que possible les nouvelles technologies et les nouveaux services sûrs afin d'en accélérer l'implantation à grande échelle;
5. du point de vue stratégique, il est essentiel pour l'UE que son industrie soit à la fois un utilisateur exigeant et un fournisseur compétitif de produits et de services dans le domaine des réseaux et de la sécurité; la diversité, l'ouverture et l'interopérabilité font partie intégrante de la sécurité et il convient à ce titre de les promouvoir;
6. les connaissances et compétences en matière de sécurité des réseaux et de l'information doivent également faire partie intégrante de la vie quotidienne de chaque individu et de chaque partie prenante de la société; plusieurs campagnes de sensibilisation ont eu lieu tant au niveau national qu'au niveau de l'UE, mais il reste encore à faire dans ce domaine, notamment en ce qui concerne les utilisateurs et les petites et moyennes entreprises (PME); il convient d'accorder une attention particulière aux utilisateurs handicapés ou qui sont peu sensibilisés aux questions de sécurité des réseaux et de l'information; il importe que toutes les parties prenantes aient conscience d'être des maillons de la chaîne de sécurité planétaire et qu'elles aient le pouvoir d'agir en tant que tels; les questions de sécurité des réseaux et de l'information devraient être prises en compte dans tout enseignement et toute formation liés aux TIC;

7. la création de l'ENISA a constitué une étape majeure dans les efforts déployés par l'UE pour relever les défis de la sécurité des réseaux et de l'information; le champ d'application, les objectifs, les tâches, ainsi que la durée pour laquelle l'agence a été créée, sont énoncés dans le règlement n° 460/2004;
8. les ressources consacrées à la recherche et au développement (R&D) ainsi qu'à l'innovation tant au niveau national qu'au niveau de l'UE sont un élément essentiel pour le renforcement du niveau de sécurité de l'information et des réseaux dans les nouveaux systèmes, applications et services; il convient d'intensifier les efforts déployés au niveau de l'UE pour la recherche et l'innovation dans le domaine de la sécurité, en particulier par l'intermédiaire du septième programme-cadre et du programme-cadre pour la compétitivité et l'innovation; il convient en outre d'axer les efforts sur des mesures destinées à diffuser et à promouvoir l'exploitation commerciale des résultats obtenus, y compris l'évaluation de leur utilité pour la communauté toute entière; les fournisseurs européens seront alors mieux à même de proposer des solutions de sécurité répondant aux besoins spécifiques du marché européen;
9. la société de l'information omniprésente offre de grands avantages, mais elle pose aussi des défis majeurs et fait apparaître toute une série de nouveaux dangers potentiels; les risques pour la sécurité et la vie privée sont de plus en plus sérieux, notamment l'interception et l'exploitation illicites des données de manière ciblée et à des fins clairement commerciales; il importe d'innover pour apporter de nouvelles réponses aux menaces émergentes ou existantes et traiter les problèmes liés à la complexité des systèmes, aux erreurs, aux incidents ou à l'imprécision des indications; il convient d'encourager et de promouvoir la mise en place d'instances nationales d'intervention en cas d'urgence informatique à l'intention des différents acteurs et la coopération de ces instances entre elles ainsi qu'avec les autres parties prenantes concernées;
10. dans sa politique de sécurité des réseaux et de l'information, l'UE devrait accorder une attention particulière à la normalisation et à la certification, en particulier par les organismes existants, des produits, des services et des systèmes de gestion, afin d'assurer la diffusion de bonnes pratiques et le professionnalisme dans le domaine de la sécurité des réseaux et de l'information; en particulier, les technologies émergentes, comme le RFID ou la télévision mobile, tireraient avantage de l'adoption rapide d'éventuelles normes émergentes ouvertes et interopérables; il convient d'encourager l'action des instances européennes de normalisation dans ce domaine;

11. les réseaux et systèmes d'information électroniques jouent un rôle de plus en plus fondamental dans le fonctionnement global d'infrastructures critiques; leur disponibilité et leur intégrité sont donc primordiales, tant pour la sécurité et la qualité de vie des administrations, des entreprises et des citoyens que pour le fonctionnement global des sociétés;
12. coopération et approches pratiques sont plus que jamais nécessaires; il convient que les différentes parties prenantes définissent et reconnaissent leur rôle, leurs responsabilités et leurs droits respectifs;

ET INVITE DONC LES ÉTATS MEMBRES:

1. à soutenir l'organisation de programmes de formation et à faire œuvre de sensibilisation aux questions de sécurité des réseaux et de l'information, notamment au travers de campagnes d'information à l'intention de l'ensemble des citoyens/utilisateurs et de tous les secteurs de l'économie, en particulier des PME et des utilisateurs handicapés ou qui sont peu sensibilisés; d'ici 2008, une date commune pourrait être arrêtée pour une journée européenne de sensibilisation (par exemple "Journée de la sécurité de l'information et des réseaux"), qui serait organisée chaque année dans les États membres qui le souhaitent;
2. à renforcer la contribution à la recherche et au développement liés à la sécurité et à améliorer l'utilisation et la diffusion des résultats obtenus; à encourager la mise en place de partenariats innovants afin de dynamiser la croissance du secteur européen de la sécurité des TIC et à favoriser le plus tôt possible l'utilisation des nouvelles technologies et des nouveaux services en matière de sécurité des réseaux et de l'information afin d'en stimuler la commercialisation;
3. à accorder l'attention qui convient à la nécessité de prévenir et de combattre les menaces émergentes ou existantes qui pèsent sur la sécurité des réseaux de communications électroniques, y compris l'interception et l'utilisation illicites de données, à identifier et traiter les risques connexes et à encourager, s'il y a lieu en coopération avec l'ENISA, des échanges effectifs d'informations et une coopération entre les organisations et agences concernées au niveau national; à s'engager à lutter contre le pollupostage, les logiciels espions et les logiciels malveillants, notamment par l'amélioration de la coopération entre les autorités compétentes aux niveaux national et international;
4. à renforcer leur coopération dans le cadre de l'initiative i2010 pour recenser les pratiques efficaces et novatrices afin d'améliorer la sécurité des réseaux et de l'information et à diffuser, s'ils le souhaitent, la connaissance de ces pratiques dans toute l'UE;

5. à encourager le perfectionnement constant des instances nationales d'intervention en cas d'urgence informatique;
6. à promouvoir un environnement qui incite les fournisseurs de services et les opérateurs de réseaux à proposer à leurs clients des services performants, à faire preuve de capacité d'adaptation et à offrir à leurs clients un choix dans leurs services et leurs solutions de sécurité; à encourager ou, le cas échéant, à obliger les opérateurs de réseaux et les fournisseurs de services à assurer à leurs clients un niveau adapté de sécurité des réseaux et de l'information;
7. à poursuivre les discussions stratégiques dans le cadre du groupe de haut niveau i2010, tout en tenant compte des évolutions en cours dans la société de l'information, et à veiller à une approche cohérente entre les aspects relatifs à la régulation, à la corégulation, à la R & D et à l'administration en ligne, en lien avec la communication et la formation;
8. conformément au Plan d'action i2010 pour l'e-gouvernement, à préparer la mise en place de services intégrés d'administration en ligne, à promouvoir des solutions de gestion d'identité interopérables et à opérer tous les changements nécessaires dans l'organisation du secteur public; les gouvernements et les administrations devraient montrer l'exemple en matière de bonnes pratiques en proposant à l'ensemble des citoyens des services d'administration en ligne sûrs;

SALUE L'INTENTION DE LA COMMISSION:

1. de poursuivre l'élaboration d'une stratégie complète et dynamique à l'échelle de l'UE concernant la sécurité des réseaux et de l'information; l'approche globale proposée par la Commission revêt à cet égard une importance particulière;
2. d'inclure la sécurité des réseaux et de l'information parmi les objectifs du réexamen du cadre réglementaire des communications électroniques de l'UE;
3. de continuer à jouer son rôle afin de sensibiliser plus largement à la nécessité d'un engagement politique général dans la lutte contre le pollupostage, les logiciels espions et les logiciels malveillants, de renforcer le dialogue et la coopération avec les pays tiers, notamment dans le cadre d'accords incluant la question de la lutte contre le pollupostage, les logiciels espions et les logiciels malveillants;

4. de renforcer la participation de l'ENISA dans le soutien à la stratégie pour une société de l'information sûre en Europe, telle qu'elle est définie dans la présente résolution, conformément aux objectifs et tâches énoncés dans le règlement instituant l'agence, dans le cadre d'une coopération et de relations de travail plus étroites avec les États membres et les parties prenantes;
5. dans le cadre de l'initiative i2010 et en coopération avec les États membres et l'ensemble des parties prenantes, en particulier les experts en statistiques et les experts en sécurité de l'information des États membres, de définir des indicateurs pour les études communautaires relatives aux questions liées la sécurité et à la confiance;
6. d'encourager les États membres à examiner, grâce à un débat associant différents acteurs, les mesures économiques, entrepreneuriales et sociétales d'une politique sectorielle spécifique des TIC pour améliorer la sécurité et la résistance des réseaux et des systèmes d'information, ce qui pourrait contribuer au futur programme européen de protection des infrastructures critiques;
7. en coordination avec les États membres, de poursuivre ses efforts visant à promouvoir le dialogue avec les partenaires et organisations internationaux concernés afin de stimuler la coopération à l'échelle mondiale en matière de sécurité des réseaux et de l'information, notamment par la mise en œuvre des lignes d'action du SMSI et par des rapports réguliers au Conseil;

ET ENGAGE:

1. l'ENISA à continuer de travailler en étroite coopération avec les États membres, la Commission et les autres parties prenantes concernées afin d'atteindre les objectifs et d'accomplir les tâches définis dans le règlement instituant l'agence et à apporter son aide à la Commission et aux États membres dans les efforts qu'ils déploient en vue de satisfaire aux exigences en matière de sécurité des réseaux et de l'information, et contribuer ainsi à la mise en œuvre et au développement de la nouvelle stratégie pour une société de l'information sûre en Europe, telle qu'elle est définie dans la présente résolution;
2. toutes les parties prenantes à améliorer la sécurité des logiciels, ainsi que la sécurité et la résistance des réseaux et des systèmes d'information, conformément à la stratégie pour une société de l'information sûre en Europe, telle qu'elle est définie dans la présente résolution, et à engager un débat structuré associant différents acteurs et visant à examiner la manière d'utiliser au mieux les outils et réglementations existants;
3. les entreprises à adopter une attitude positive à l'égard de la sécurité de l'information et des réseaux afin de concevoir des produits et des services plus perfectionnés et plus sûrs et de considérer les investissements dans de tels produits et services comme un avantage concurrentiel;

4. les fabricants et les fournisseurs de services à tenir compte, le cas échéant, des exigences en matière de sécurité, de respect de la vie privée et de confidentialité dans la conception de leurs produits et services, le déploiement d'infrastructures, d'applications et de logiciels de réseaux, ainsi qu'à mettre en œuvre et à contrôler des solutions de sécurité;
5. les parties prenantes à coopérer pour créer des environnements expérimentaux afin de permettre l'essai et le pilotage de nouvelles technologies et de nouveaux services dans de bonnes conditions de sécurité; à adopter rapidement les nouvelles technologies et les nouveaux services sûrs commercialisés;
6. toutes les parties prenantes à redoubler d'efforts pour lutter contre le pollupostage et les autres pratiques malveillantes en ligne et à coopérer activement avec les autorités nationales et internationales compétentes;
7. les fournisseurs de services et le secteur des TIC à s'attacher à renforcer la sécurité, le respect de la vie privée et la facilité d'utilisation des produits, des processus et des services, dans un souci de fiabilité et afin de prévenir et de combattre l'usurpation d'identité et d'autres attaques contre la vie privée;
8. les opérateurs de réseaux, les fournisseurs de services et le secteur privé à échanger et à mettre en œuvre des bonnes pratiques en matière de sécurité et à favoriser une culture de l'analyse et de la gestion des risques dans les organisations et les entreprises en encourageant des programmes de formation adaptés et en élaborant des plans d'urgence, et à inclure des solutions de sécurité dans les services qu'ils proposent à leurs clients."

– *L'itinérance sur les réseaux publics de téléphonie mobile*

Le Conseil a mené, sur la base d'un questionnaire élaboré par la présidence, un débat d'orientation sur une proposition de règlement concernant l'itinérance sur les réseaux publics de téléphonie mobile à l'intérieur de la Communauté et modifiant la directive 2002/21/CE relative à un cadre réglementaire commun pour les réseaux et services de communications électroniques. Le Conseil a pris acte d'un rapport sur l'état des travaux réalisés au niveau du groupe, élaboré par la présidence (*doc. 15759/06*).

La Commission a adopté sa proposition en juillet 2006 (*doc. 11724/06 + ADD 1 + ADD 2*). Le projet de règlement vise à faire en sorte que les usagers des réseaux publics de téléphonie mobile qui voyagent à l'intérieur de la Communauté ne paient pas un prix excessif pour les services d'itinérance internationale lorsqu'ils passent ou reçoivent des communications vocales, et à atteindre ainsi un degré élevé de protection des consommateurs tout en préservant la concurrence entre opérateurs de réseau mobile. Les prix payés pour les services d'itinérance par les usagers des réseaux publics de téléphonie mobile lorsqu'ils voyagent dans la Communauté ne doivent pas être anormalement plus élevés que les prix des communications nationales. Le moyen choisi pour atteindre cet objectif d'une manière proportionnée consiste à imposer aux opérateurs de réseaux mobiles terrestres de la Communauté des plafonds tarifaires préventifs au niveau des prix de détail et de gros pour la fourniture des services d'itinérance en ce qui concerne les communications vocales entre États membres.

La présidence a tiré du débat les conclusions suivantes: les délégations conviennent d'une manière générale qu'il est nécessaire d'intervenir au moyen d'une réglementation pour amener les coûts de l'itinérance à un niveau modéré et la proposition de la Commission va dans le bon sens. La transparence en matière de prix peut, pour sa part, contribuer à résoudre le problème. Elle augmentera la satisfaction des clients et sera ainsi également bénéfique pour les opérateurs. Néanmoins, la transparence à elle seule ne permet pas de résoudre le problème des coûts élevés de l'itinérance: il faut aussi à cet effet réglementer les tarifs. Le règlement envisagé doit être tel que tous les consommateurs puissent bénéficier de baisses rapides et importantes des prix. Il faut toutefois veiller à ne pas porter atteinte à la compétitivité du marché. La réglementation des tarifs doit être claire et simple et les opérateurs doivent pouvoir appliquer une tarification souple. Des discussions plus approfondies sont encore nécessaires. On espère qu'une solution sera trouvée rapidement, conjointement avec le Parlement européen, et le Conseil appuiera les efforts qui seront déployés par la future présidence allemande pour y parvenir.

Les travaux menés sur la proposition au sein des instances préparatoires du Conseil se poursuivront sous la prochaine présidence allemande. Les négociations avec le Parlement européen en vue d'un accord en première lecture commenceront également au début de 2007.

– *Marché intérieur des services postaux de la Communauté*

À la suite d'une présentation par la Commission de sa proposition de directive modifiant la directive 97/67/CE en ce qui concerne l'achèvement du marché intérieur des services postaux de la Communauté, adoptée le 18 octobre 2006, le Conseil a mené un premier échange de vues sur la base d'un rapport de la présidence (*doc. 15761/06*).

D'une manière générale, la proposition (*doc. 14357/06 + ADD 1 + ADD 2*) a pour objectifs d'achever le marché intérieur des services postaux par la suppression des droits spéciaux ou exclusifs dans le secteur postal et la confirmation du calendrier d'ouverture du marché établi dans l'actuelle directive, de sauvegarder un niveau commun de service universel pour tous les utilisateurs dans tous les États membres de l'Union et d'établir des principes harmonisés de régulation des services postaux dans un marché ouvert, dans le but de réduire les autres obstacles au fonctionnement du marché intérieur.

L'échange de vues visait à définir une base permettant le déroulement rapide et constructif du processus législatif et à contribuer au recensement des questions essentielles auxquelles les instances préparatoires du Conseil devront accorder de l'attention lorsqu'elles procéderont à un examen de la proposition portant davantage sur le fond.

TRANSPORTS MARITIMES***– Transport maritime à courte distance - Conclusions du Conseil***

Le Conseil a adopté les conclusions suivantes:

"VU

- (1) le programme pour la promotion du transport maritime à courte distance présenté par la Commission en 2003 et la communication de la Commission sur l'examen à mi-parcours de ce programme;
- (2) la communication de la Commission sur l'examen à mi-parcours du Livre blanc sur les transports;
- (3) la communication de la Commission sur la logistique du transport de marchandises;
- (4) les conclusions de la présidence sur le transport maritime à courte distance résultant de la réunion des ministres des transports de l'Union européenne, qui s'est tenue le 10 juillet 2004 à Amsterdam;
- (5) les conclusions adoptées par la Conférence ministérielle sur les autoroutes de la mer, qui s'est tenue le 24 janvier 2006 à Ljubljana;
- (6) les consultations menées en 2005 et 2006 sur le transport maritime à courte distance,

LE CONSEIL

CONSIDÈRE que la promotion du transport maritime à courte distance contribue à la réalisation des objectifs de la stratégie de Lisbonne, contribue à réduire les effets dommageables de la croissance rapide du transport routier de marchandises lourdes, accroît et améliore la cohésion au sein de la Communauté, notamment en renforçant les liaisons avec les régions périphériques et insulaires, les États tributaires des transports maritimes et les régions voisines, et entre les régions qui sont séparées par des obstacles naturels;

EST CONSCIENT de l'évolution positive qu'a connue le transport maritime à courte distance au cours des dernières années;

SOULIGNE qu'il est important que l'Union européenne et les États membres poursuivent leurs travaux visant à faciliter et à simplifier les conditions d'exploitation pour le transport maritime à courte distance;

EST CONSCIENT que les mesures proposées dans le programme de la Commission pour la promotion du transport maritime à courte distance vont dans la bonne direction et ACCUEILLE AVEC SATISFACTION les améliorations et le développement considérables du transport maritime à courte distance;

NOTE que le transport maritime à courte distance joue un rôle important dans le système de transport en Europe, tant isolément qu'en combinaison avec d'autres modes de transport;

RAPPELLE qu'une approche mettant l'accent sur la logistique du transport de marchandises peut être profitable au transport maritime à courte distance;

ESTIME que la plupart des actions prévues dans le programme de la Commission pour la promotion du transport maritime à courte distance devraient être poursuivies et réorientées comme cela est proposé dans le cadre de l'examen à mi-parcours du programme, afin d'améliorer encore les conditions relatives à ce mode de transport;

SE FÉLICITE de l'avancement des projets d'autoroutes de la mer qui sont en cours d'élaboration entre les États membres;

SOULIGNE néanmoins qu'il subsiste un certain nombre d'obstacles au développement du transport maritime à courte distance, notamment le fait 1) que ce mode de transport est toujours soumis à des procédures administratives complexes, notamment en ce qui concerne leur application, 2) qu'il n'est pas encore totalement intégré dans la chaîne logistique de transport de porte à porte, y compris pour les destinations intérieures et 3) qu'il exige un niveau élevé d'efficacité dans les ports, ainsi qu'un accès facilité aux ports, et la mise en place de liaisons de transport avec l'arrière-pays;

CONVIENT en conséquence que les États membres, la Commission et le secteur concerné devraient intensifier leurs efforts, notamment dans les domaines ci-après, afin d'améliorer les conditions d'exploitation et l'attractivité du transport maritime à courte distance:

1. Cadre réglementaire

- le cadre réglementaire actuel régissant le transport maritime à courte distance pourrait être rationalisé davantage afin de renforcer l'efficacité globale, en tenant compte des principes de la stratégie de Lisbonne et d'une meilleure réglementation;

- le transport maritime à courte distance au sein de la Communauté étant soumis à des procédures administratives lourdes, les procédures actuelles devraient être rationalisées et simplifiées;
- afin de créer des conditions égales pour tous, il convient de poursuivre l'harmonisation et le rapprochement de l'application des règles douanières communautaires dans les différents États membres;
- il convient de rechercher des solutions pragmatiques en ce qui concerne les procédures de sûreté afin de réduire autant que possible les obstacles que ces procédures constituent pour le transport maritime à courte distance, comme les autres arrangements ou les arrangements équivalents en matière de sûreté, prévus dans le règlement (CE) n° 725/2004, et les mesures relatives aux navires rouliers, prévues dans la directive 2005/65/CE;
- le transport maritime à courte distance est efficace sur le plan de l'énergie et, d'une manière générale, moins dommageable pour l'environnement que d'autres modes de transport. Toutefois, pour que le transport maritime à courte distance conserve son image de mode de transport respectueux de l'environnement et continue de fonctionner comme tel, il convient d'apporter d'urgence des améliorations, notamment en ce qui concerne les émissions de SO_x, de NO_x et de particules. À cette fin, les travaux devraient être intensifiés dans les instances compétentes, notamment à l'OMI.

2. Développement et promotion

- il y a lieu de poursuivre la promotion du transport maritime à courte distance au niveau de la Communauté et des États membres. Il conviendrait d'utiliser pleinement les cadres qu'offrent le concept des autoroutes de la mer, les bureaux nationaux de promotion du transport maritime à courte distance et leur réseau européen ainsi que les correspondants pour le transport maritime à courte distance. La promotion devrait cibler tous les acteurs concernés de la chaîne logistique du transport de porte à porte, y compris les destinations intérieures;
- les bureaux de promotion du transport maritime à courte distance et leur réseau européen ont considérablement contribué à la promotion et à la croissance de ce mode de transport. Leurs travaux devraient être encouragés davantage de façon à ce qu'ils puissent continuer à fonctionner efficacement;
- la mise en œuvre des programmes communautaires, tels que le programme Marco Polo ou le réseau transeuropéen de transport, y compris les autoroutes de la mer, devrait se poursuivre avec une intensité accrue;

- il conviendrait en particulier, dans le cadre de la promotion, de continuer à engager vivement les acteurs du marché à intégrer plus étroitement le transport maritime à courte distance dans l'ensemble de la chaîne logistique d'approvisionnement, notamment en développant les ports comme nœuds stratégiques, les liaisons avec l'arrière-pays et les services;
- les ports, qui sont des points nodaux assurant avec efficacité et sans discontinuité le transbordement entre la terre et la mer, devraient renforcer et améliorer leurs services pour le transport maritime à courte distance; il conviendrait de poursuivre les travaux visant à assurer des services de grande qualité et un accès efficace et sans restriction aux ports à partir de la mer et de l'arrière-pays;
- la promotion et la mise en œuvre du transport maritime à courte distance et des autoroutes de la mer devrait tenir compte des conditions particulières et des spécificités des différentes zones maritimes et des régions situées dans l'arrière-pays;
- il y a lieu de poursuivre le développement des autoroutes de la mer en tant que solution intégrée de transport maritime à courte distance reposant sur la coordination et la coopération de tous les acteurs, privés et/ou publics, dans la chaîne logistique du transport de porte à porte, y compris les destinations intérieures. Pour que les autoroutes de la mer soient viables, il est impératif que les flux de marchandises soient continus;
- les travaux visant à rendre plus opérationnelles les autoroutes de la mer sont en cours et devraient être intensifiés. Les premières autoroutes de la mer s'inscrivant dans le cadre du programme d'assistance financière des RTE-T (réseaux transeuropéens de transport) pourront être opérationnelles d'ici 2010. À cette fin, il convient d'effectuer l'analyse des projets et d'assurer l'alignement des ressources financières disponibles;
- la recherche et le développement dans le secteur maritime devraient se concentrer sur des navires plus sûrs, plus propres et plus efficaces, sur les technologies de manutention des marchandises, les terminaux, les opérations portuaires, la logistique et les améliorations environnementales dans le domaine des transports maritimes.

3. Coopération entre les États membres et la Commission européenne

- les systèmes de contrôle et de positionnement des navires en temps réel pour le trafic maritime dans les eaux européennes contribueront au fonctionnement du transport maritime à courte distance. En même temps, le développement technologique contribuera à renforcer la sécurité en mer, à réduire les risques pour l'environnement et à renforcer la surveillance des accidents environnementaux en mer. Les capacités avancées qu'offre GALILEO pourraient contribuer à l'efficacité de ce mode de transport;

- l'efficacité du transport maritime à courte distance serait nettement améliorée par la mise en place d'une interface unique pour soumettre les documents administratifs et de guichets administratifs uniques pour les contrôles physiques, et la charge administrative s'en trouverait allégée. Si nécessaire, les formalités devraient s'effectuer par voie électronique dans toute la Communauté;
- la Commission, en coopération avec les États membres, pourrait étudier les moyens de diffuser les informations relatives aux services réguliers de transport maritime agréés sous une forme facilement accessible à tous les intéressés ainsi que les moyens d'améliorer encore l'efficacité de l'instrument que constituent les services réguliers de transport maritime agréés;
- les travaux concernant le recensement et l'élimination des goulets d'étranglement qui entravent le transport maritime à courte distance et les connexions avec l'arrière-pays ont porté leurs fruits et devraient être poursuivis, de même que la diffusion de bonnes pratiques. Toutes les parties concernées par de nouveaux goulets d'étranglement à tous les niveaux d'activité devraient être encouragées à les signaler dans le cadre de ces travaux afin que de nouvelles solutions puissent être recherchées entre le secteur concerné, les États membres et la Commission;
- afin de pouvoir suivre plus facilement l'évolution du transport maritime à courte distance, il conviendrait de développer encore les informations statistiques maritimes.

PROPOSE que le suivi de la mise en œuvre du programme pour la promotion du transport maritime à courte distance soit poursuivi et que ce programme fasse l'objet d'un examen à intervalles réguliers; et

SOULIGNE que le suivi du programme ainsi que toute révision éventuelle devraient se faire en interaction étroite avec la Commission, les États membres, les bureaux de promotion du transport maritime à courte distance, le secteur d'activité représentant les utilisateurs des transports et les prestataires de services."

– *Contrôle par l'État du port*

Compte tenu des progrès réalisés dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris¹ et dans l'attente de l'avis du Parlement européen en première lecture, le Conseil est parvenu à un accord sur une orientation générale concernant une proposition de directive relative au contrôle par l'État du port (refonte) (*doc. 5632/06*). La délégation maltaise a indiqué qu'elle voterait contre.

La proposition a été transmise au Conseil en janvier 2006. Une des sept propositions contenues dans le troisième paquet sur la sécurité maritime présenté par la Commission vise à refondre dans un texte consolidé les modifications successives apportées à la directive 95/21/CE sur le contrôle des navires par l'État du port, ainsi qu'à simplifier ou à modifier certaines dispositions afin de renforcer et d'améliorer l'efficacité du contrôle par l'État du port dans les eaux relevant de la juridiction des États membres.

La directive établit un nouveau régime d'inspection visant à garantir que tous les navires faisant escale dans des ports des États membres fassent l'objet d'une inspection. Les inspections se concentrent sur les navires non conformes, qui sont soumis à une inspection à des intervalles plus rapprochés, alors que les navires de qualité bénéficient d'un régime allégé.

Le débat ministériel était basé sur une proposition de compromis de la présidence concernant en particulier les questions suivantes:

- *champ d'application de la directive* - Les États membres procéderont à des inspections pour tout navire ainsi que son équipage faisant escale dans un de leurs ports ou mouillant dans des zones relevant de la juridiction de l'un de leurs ports pour effectuer une activité d'interface navire/port;

¹ Vingt-cinq administrations maritimes participent au mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port. Celui-ci couvre les eaux des États côtiers européens et le bassin Nord Atlantique de l'Amérique du Nord à l'Europe. Son objectif est d'éliminer de ces eaux les navires qui ne répondent pas aux normes grâce à un système harmonisé de contrôle par l'État du port. Les inspections sont effectuées sur des navires étrangers dans les ports du mémorandum d'entente de Paris, pour vérifier si ces navires répondent aux normes internationales en matière de sécurité et d'environnement, et si les équipages ont des conditions de vie et de travail convenables. Le Canada, la Croatie, l'Islande, la Norvège et la Fédération de Russie sont membres du mémorandum d'entente de Paris, alors que les États membres de la Communauté enclavés ne le sont pas. Chypre, la Lituanie et Malte sont devenues des membres à part entière du mémorandum d'entente de Paris le 9 mai 2006.

- *mécanisme de flexibilité pour les inspections* - Les États membres sont autorisés à s'abstenir d'effectuer un petit pourcentage d'inspections, à savoir l'inspection de 5% des navires présentant un niveau de risque élevé et 10% des inspections des autres navires. Ils accorderont toutefois une attention particulière aux navires qui font rarement escale dans un port de la Communauté. Par ailleurs, les États membres peuvent, dans des circonstances bien définies, reporter une inspection pour une période de quinze jours;
- *refus d'accès* - les navires dont il a été constaté à plusieurs reprises qu'ils n'étaient pas conformes aux normes internationales relatives à la sécurité, à la santé et à l'environnement se verront refuser l'accès aux ports des États membres. Comme critère pour l'application d'une telle mesure, le respect des normes pour chaque navire est évalué par rapport au respect des normes par son État du pavillon, déterminé sur la base des listes noire, grise et blanche d'États du pavillon qui sont établies par le mémorandum d'entente de Paris. En dernier ressort, il peut être décidé de refuser aux navires non conformes l'accès aux ports de la Communauté pour une durée indéterminée. Toutefois, si le navire concerné remplit un certain nombre de conditions, cette mesure peut être levée après trente-six mois. Ces conditions prévoient notamment que le navire ne doit pas battre le pavillon d'un État qui figure sur les listes noire et grise du mémorandum d'entente de Paris, qu'il doit être classé par un organisme agréé par l'UE et qu'il doit être géré par une compagnie dont le respect des normes est élevé;
- *date de transposition* - La complexité du nouveau régime d'inspection requiert un travail de préparation approfondi de la part des États membres. C'est pourquoi la directive s'appliquera à tous les États membres à compter du même jour, au terme d'un délai de transposition de 36 mois.

L'avis du Parlement européen en première lecture devrait être rendu en avril 2007.

– ***Responsabilité des entreprises assurant le transport maritime de personnes en cas d'accident***

Le Conseil a pris acte d'un rapport sur l'état des travaux concernant une proposition de règlement relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident (*doc. 15894/06*).

La Commission a transmis sa proposition (*doc. 6827/06*) au Conseil en février 2006 dans le cadre de son troisième paquet sur la sécurité maritime¹ qui s'inscrit dans le prolongement des efforts déployés au titre des premier et deuxième paquets en vue d'améliorer la sécurité maritime.

Le projet de règlement vise à établir un régime communautaire de responsabilité uniforme pour le transport de passagers par mer ou par voie de navigation intérieure. À cette fin, le règlement proposé incorpore les dispositions appropriées de la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, modifiée par son protocole de 2002, et étend l'application de ces dispositions au transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre ainsi qu'au transport international et national par voie de navigation intérieure.

Les travaux sur la proposition se poursuivront au sein des instances préparatoires du Conseil au cours de la prochaine présidence allemande.

¹ Les autres propositions comprises dans ce paquet sont les suivantes:

- une proposition de directive concernant le respect des obligations des États du pavillon (*doc. 6843/06*),
- une proposition de directive établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (refonte) (*doc. 5912/06*),
- une proposition de directive modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (*doc.5171/06*),
- une proposition de directive établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant les directives 1999/35/CE et 2002/59/CE (*doc. 6436/06*),
- une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires (*doc.5907/06*),
- une proposition relative au contrôle par l'État du port (*doc.5632/06*).

– *Convention du travail maritime*

Dans l'attente de l'adoption de l'avis du Parlement européen, le Conseil est parvenu à un accord sur une orientation générale concernant une proposition de décision autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime consolidée 2006 de l'Organisation internationale du travail (OIT).

La convention du travail maritime 2006 a été adoptée en février 2006 lors de la session maritime de la Conférence internationale du travail. La convention apportera une contribution essentielle au secteur maritime à l'échelle internationale en promouvant des conditions de vie et de travail décentes pour les gens de mer et des conditions de concurrence plus équitables pour les exploitants et les propriétaires de navires.

La Commission a présenté la proposition susmentionnée en juin 2006 (*doc. 10900/06*). Le projet de décision vise à autoriser les États membres à ratifier la convention du travail maritime, étant donné que certaines des questions dont elle traite relèvent de la compétence de la Communauté européenne alors que d'autres relèvent de la compétence des États membres et que la Communauté européenne en tant que telle n'est pas partie à l'OIT ou à la convention susmentionnée. En outre, le projet de décision fixe la fin de 2010 comme date limite possible pour la ratification de la convention par les États membres.

Le Parlement européen devrait rendre son avis en mars 2007.

QUESTIONS INTERMODALES ET RÉSEAUX

Galileo

a) Négociations relatives au contrat de concession

Le Conseil a pris acte des informations communiquées par la Commission sur l'évolution des négociations relatives au contrat de concession avec le futur concessionnaire pour le programme mondial de navigation par satellite (GNSS). Les négociations sont menées par l'entreprise commune Galileo qui sera remplacée par l'Autorité européenne de surveillance GNSS à partir du 1^{er} janvier 2007.

Il est prévu qu'un accord sera dégagé d'ici la fin de l'année sur les éléments essentiels du contrat et que la Commission informera le Conseil et le Parlement européen des résultats des négociations et leur fournira une analyse détaillée motivée précisant le partage des risques entre les secteurs privé et public ainsi que la répartition des principaux droits et obligations entre les deux secteurs.

b) Relations avec les pays tiers

Le Conseil a pris acte de la présentation par la Commission d'un projet de mandat horizontal proposant les conditions éventuelles de la participation des pays tiers au programme Galileo, et notamment à l'Autorité européenne de surveillance GNSS, ainsi qu'une liste des domaines de coopération possibles.

c) Livre vert sur les applications de navigation par satellite

Le Conseil a pris acte des informations fournies par la Commission au sujet de son Livre vert sur les applications de navigation par satellite, adopté le 8 décembre 2006 (*doc. 16540/06*).

L'objectif du livre vert est de lancer un débat sur les moyens à mettre en œuvre par le secteur public pour permettre la mise en place d'une politique et d'un cadre juridique propices au développement d'applications de navigation par satellite, complétant l'aide financière apportée à la recherche et à la création d'infrastructures. Il vise à susciter de nouvelles idées de la part des entreprises, des autorités publiques, des groupes de consommateurs et des consommateurs eux-mêmes afin de définir des objectifs concrets et l'une action publique appropriée eu égard aux systèmes de navigation par satellite.

En septembre 2007, la Commission a l'intention de présenter une analyse des résultats de la consultation, accompagnée d'un plan d'action exposant les mesures pratiques qui seront proposées à partir de 2008.

Logistique du transport de marchandises - Conclusions du Conseil

Le Conseil a adopté les conclusions suivantes:

"1. Vu

- la stratégie de Lisbonne renouvelée pour la croissance et l'emploi et la stratégie révisée en faveur du développement durable;
- la communication de la Commission intitulée "Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent - Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne";
- les consultations sur la logistique du transport de marchandises organisées en 2006;

2. considérant

- que la mondialisation de la production et des chaînes d'approvisionnement correspondantes accroît les besoins en moyens logistiques de pointe non seulement au sein de l'Europe, mais aussi dans le cadre de ses relations commerciales internationales;
- qu'un système logistique performant, faisant appel de manière efficace à l'ensemble des moyens de transport, isolément ou en combinaison, est important pour renforcer la compétitivité, la prospérité, la sûreté et la sécurité européennes ainsi que pour promouvoir le développement durable en réduisant les externalités négatives du transport telles que la pollution, le changement climatique, les encombrements, les accidents, le bruit et la dépendance énergétique;
- que la logistique peut contribuer à renforcer la cohésion et à améliorer les liaisons avec les zones périphériques et insulaires;
- qu'une logistique efficace permet une meilleure utilisation des capacités limitées en matière d'infrastructures de transport;
- que l'absence de données statistiques fiables concernant la logistique empêche de surveiller les évolutions dans le domaine de la logistique du transport de marchandises et d'évaluer l'incidence des mesures politiques;

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE

3. ACCUEILLE AVEC SATISFACTION la communication de la Commission intitulée "La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable";
4. SOULIGNE que le développement de la logistique du transport de marchandises incombe avant tout au secteur, mais que les pouvoirs publics ont un rôle à jouer dans la création d'un environnement favorisant l'efficacité, l'innovation et la croissance en matière de logistique; les propositions d'action au niveau de la Communauté devraient être étayées par des analyses d'impact systématiques portant, notamment, sur les effets sur la compétitivité internationale;
5. RECONNAÎT qu'une coopération entre les pouvoirs publics à tous les niveaux appropriés - européen, national et local - dans le respect de leurs compétences respectives est nécessaire si l'on veut améliorer le développement de la logistique du transport de marchandises;
6. CONSTATE qu'il convient d'intégrer une dimension logistique dans la politique de l'UE en matière de transports, ainsi que dans d'autres domaines d'action et, dans cette perspective, SOULIGNE qu'il conviendrait de chercher, dans l'ensemble de l'UE, à assurer, le cas échéant, la cohérence dans les solutions logistiques;
7. SOULIGNE à quel point l'excellence logistique est importante pour le maintien et le développement du savoir-faire, des aptitudes et des emplois en Europe;
8. SOUTIENT l'intention de la Commission d'élaborer, en consultation avec toutes les parties prenantes intéressées, une stratégie-cadre pour la logistique du transport de marchandises en Europe permettant d'assurer des services logistiques plus compétitifs ainsi qu'une viabilité sociale et environnementale adéquate;
9. SOUSCRIT à une orientation fondée sur la co-modalité - autrement dit le recours efficace à différents modes de transport isolément ou en combinaison - afin d'utiliser au mieux le système de transport en Europe, tout en convenant qu'il y a lieu de continuer à œuvrer à la mise en œuvre de transports plus respectueux de l'environnement, notamment, le cas échéant, des reports de trafic vers des modes plus respectueux de l'environnement;
10. SE FÉLICITE que la Commission ait l'intention d'élaborer un plan d'action pour la logistique du transport de marchandises en 2007;

11. INVITE LA COMMISSION à prendre en compte les considérations ci-après lors de l'élaboration de la stratégie et du plan d'action pour la logistique:
- a) Il convient de réaliser une analyse approfondie, associant toutes les parties intéressées et tenant dûment compte de toutes les informations préalablement recueillies, notamment à la suite du recensement des goulets d'étranglement dans le transport maritime à courte distance, dans le but de recenser les principaux obstacles qui empêchent un développement plus rapide de la logistique du transport de marchandises en Europe. Outre ce recensement des goulets d'étranglement en matière de logistique du transport des marchandises, le partage du savoir-faire et l'échange des bonnes pratiques devraient être encouragés. Ces tâches devraient être menées à bien par des représentants du secteur, des partenaires sociaux, d'autres parties prenantes intéressées et des États membres;
 - b) Il conviendrait d'encourager davantage en priorité l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC) et des systèmes de transport intelligents dans la chaîne d'approvisionnement. Les initiatives éventuelles devraient se focaliser sur les technologies de la communication entre les administrations et les personnes privées, ainsi qu'entre les différentes administrations, et être axées sur l'interopérabilité ainsi que la messagerie commune et l'identification dans le cadre d'une architecture TIC ouverte. En outre, la logistique du transport de marchandises doit continuer à figurer parmi les priorités de la recherche au titre du 7^{ème} programme-cadre;
 - c) les capacités de positionnement de pointe qu'offre le système global de navigation par satellite GALILEO permettront le renforcement des services logistiques et de la gestion des transports, y compris le traçage, favorisant ainsi des chaînes d'approvisionnement hautement performantes pour l'ensemble des modes de transport;
 - d) une "fenêtre unique" pour soumettre les documents administratifs et des guichets administratifs uniques pour réaliser les contrôles physiques peuvent contribuer de manière sensible à l'efficacité des flux logistiques, notamment multimodaux;
 - e) la promotion d'une formation et d'un apprentissage tout au long de la vie suffisants est une condition essentielle si l'on veut disposer d'un secteur de la logistique du transport de marchandises innovant et de grande qualité. Afin de faciliter l'accès à la profession et de renforcer la mobilité des logisticiens en Europe, des mesures visant à améliorer la reconnaissance mutuelle des qualifications, lorsque celles-ci pourraient apporter une nette valeur ajoutée, pourraient être étudiées, notamment pour les postes d'exécution les moins élevés;

- f) afin d'assurer une surveillance systématique de la logistique du transport de marchandises, notamment en ce qui concerne le fonctionnement efficace du marché des services logistiques en Europe, d'une part, et de permettre la prise de décisions politiques en connaissance de cause, d'autre part, il convient d'élaborer les méthodologies et indicateurs appropriés, en se fondant, dans la mesure du possible, sur les données statistiques disponibles. Par ailleurs, il importe de disposer de valeurs de référence en matière de logistique du transport des marchandises aux fins d'une évaluation uniforme des prestations du secteur de la logistique, les procédures administratives éventuelles étant réduites autant que possible;
- g) dans les années à venir, les infrastructures devront absorber un volume de trafic croissant. Dès lors, il y a lieu non seulement de construire de nouvelles infrastructures, notamment en ce qui concerne le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), en faisant appel à des fonds publics et privés, mais aussi d'utiliser de manière optimale les infrastructures existantes, entre autres en améliorant l'interopérabilité. Il conviendrait de promouvoir des solutions logistiques efficaces et durables, comme des systèmes de gestion et de contrôle du trafic pour l'ensemble des modes de transport et des systèmes d'information interconnectés, car ceux-ci permettent de renforcer la capacité des réseaux. En outre, la coopération entre les modes de transport devrait être renforcée afin de répartir plus uniformément les charges sur les infrastructures;
- h) des solutions de pointe dans le domaine de la logistique améliorent l'efficacité de tous les modes de transport. La mise en œuvre de systèmes modernes de traçage des navires et de gestion du trafic maritime dans les eaux européennes renforcera la compétitivité du transport maritime, entre autres en créant les conditions technologiques permettant de réduire les contrôles physiques dans les échanges commerciaux purement intracommunautaires. Par ailleurs, eu égard à son importance croissante la logistique du transport aérien de marchandise mérite d'être prise en considération;
- i) Si l'on veut que les services logistiques se développent encore en associant plusieurs modes de transport, les connexions d'infrastructures revêtent une importance particulière. À cet égard, il importe notamment que les installations de transbordement, y compris les terminaux intermodaux, les ports et les aéroports, soient encouragées à utiliser des solutions informatiques de pointe. En outre, en vue d'accroître la capacité et la rapidité de manutention des marchandises, d'une part, et de réduire les coûts, d'autre part, il convient de favoriser les nouvelles technologies de chargement ainsi que l'automatisation de la manutention des marchandises. Enfin, on pourrait étudier de manière plus approfondie la manière d'utiliser le réseau existant de centres de promotion du transport maritime à courte distance pour favoriser des solutions logistiques multimodales également dans les chaînes de transport terrestre;
- j) les mesures visant à améliorer l'interopérabilité, à assurer le libre accès sur la base de la législation communautaire déjà adoptée et à réduire les retards provoqués par le trafic mixte marchandises/passagers devraient faire en sorte que le réseau ferroviaire soit doté de capacités suffisantes pour répondre, dans toute l'Europe, aux besoins des services de transport ferroviaire de marchandises; il convient, à cet égard, d'accorder la priorité aux importants corridors nord-sud et est-ouest;

- k) les règles applicables aux dimensions des véhicules et des unités de chargement devraient tenir compte des besoins de la logistique moderne, de la co-modalité et de la mobilité durable, en tenant compte de la sécurité routière, du principe d'une utilisation sûre et efficace des infrastructures routières, notamment en vue d'une réduction du nombre de camions circulant à vide, ainsi que des contraintes des États membres en matière d'infrastructures et des répercussions sur d'autres modes de transport. Par conséquent, en vue de résoudre les problèmes liés à la croissance rapide du transport de marchandises national et international, des solutions techniques existantes et nouvelles permettant entre autres d'augmenter le chargement transporté - dont certaines sont étudiées dans le cadre des projets-pilotes en cours - requièrent des études approfondies. En outre, afin de favoriser une utilisation fluide de différents modes de transport dans une seule et même chaîne de transport, l'utilisation d'unités de chargement compatibles qui facilitent l'acheminement efficace des marchandises pourrait être étudiée, en tenant dûment compte du contexte global dans lequel s'inscrit le transport de marchandises;

12. SOULIGNE qu'il importe de veiller à une coordination étroite entre l'élaboration du plan d'action et celle de la stratégie-cadre pour la logistique du transport de marchandises afin d'assurer la compétitivité et la viabilité du secteur européen de la logistique;
13. INSISTE, en ce qui concerne tant la stratégie-cadre que le plan d'action et les mesures individuelles qu'ils prévoient, sur l'importance d'une interaction constante entre le secteur de la logistique et les partenaires sociaux ainsi que d'une coopération permanente avec les États membres; SUGGÈRE à cet égard que la Commission sollicite l'assistance d'un groupe de haut niveau;

INVITE LES ÉTATS MEMBRES ET LE SECTEUR DE LA LOGISTIQUE

14. à contribuer activement au développement du plan d'action pour la logistique et de la stratégie-cadre en matière de logistique;
15. à échanger et diffuser activement les meilleures pratiques;

INVITE LE SECTEUR DE LA LOGISTIQUE

16. à intensifier ses efforts en vue de poursuivre le développement de la logistique du transport de marchandises, y compris les investissements nécessaires en matière d'infrastructures et de ressources humaines."

TRANSPORTS TERRESTRES

– *Montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds*

Dans l'attente de l'avis du Parlement européen en première lecture, le Conseil a dégagé une orientation générale sur une proposition de directive concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté.

La Commission a transmis la proposition susmentionnée au Conseil en octobre 2006 (*doc. 13869/06 + ADD1 1 + ADD 2*). Le projet de directive vise à améliorer la sécurité des usagers de la route vulnérables, tels que les piétons, les cyclistes et les motocyclistes, qui sont particulièrement exposés aux dangers découlant de l'angle mort latéral existant sur les camions du côté passager.

La directive proposée est une mesure temporaire qui vise à améliorer le champ de vision indirecte des poids lourds en circulation. La directive 2003/97/CE¹ impose un jeu de rétroviseurs plus efficace pour les camions neufs à partir de 2006/2007. Conformément à cette directive, les poids lourds neufs de plus de 3,5 tonnes devront être équipés, dès l'année prochaine, de rétroviseurs supprimant l'angle mort. Toutefois, les poids lourds en circulation ne seront pas concernés par cette mesure législative. Cela signifie que la directive 2003/97/CE ne s'appliquera pas à 5 millions de poids lourds actuellement en circulation dans la CE.

Par conséquent, la Commission propose d'étendre les exigences en matière de champ de vision latérale indirecte au parc de poids lourds en circulation. En cas de difficultés techniques liées au respect de ces exigences, la directive proposée prévoit une certaine souplesse dans la mesure où les autorités de contrôle peuvent accepter, à titre exceptionnel, des solutions de remplacement.

La Commission estime que le montage a posteriori de "rétroviseurs supprimant l'angle mort" sur les poids lourds en circulation pourrait sauver plus de 1200 vies sur les routes européennes d'ici 2020. Le coût actuel du montage a posteriori de rétroviseurs, estimé en général à 100/150 EUR, ne devrait pas en principe représenter une charge financière énorme.

Contrairement à la proposition de la Commission qui prévoit de rendre obligatoire le montage a posteriori de rétroviseurs sur tous les poids lourds de moins de dix ans, le Conseil a décidé que le projet de directive s'appliquera aux poids lourds immatriculés après le 1^{er} janvier 2000. Les États membres disposeront d'un délai de trois ans après l'entrée en vigueur de la directive (le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'UE) pour se conformer à ses dispositions.

L'avis du Parlement européen en première lecture devrait être rendu en avril 2007.

¹ JO L 25 du 29.1.2004, p. 1. Directive modifiée par la directive 2005/27/CE de la Commission (JO L 81 du 30.3.2005, p. 44).

AVIATION

Relations extérieures

– *a) Négociations UE-Ukraine relatives à un accord sur les services aériens*

Le Conseil a autorisé la Commission à ouvrir des négociations avec l'Ukraine en vue de la conclusion d'un accord global sur les services aériens. Cet accord visera à intégrer le secteur de l'aviation ukrainien dans un espace aérien européen plus large.

– *b) Négociations UE-États-Unis relatives à un accord sur les services aériens*

La Commission a informé le Conseil de l'évolution de la situation concernant le projet d'accord UE-États-Unis sur les services aériens à la suite de la décision prise récemment par le ministère américain des transports de mettre fin à sa procédure de réglementation concernant le contrôle effectif des transporteurs aériens des États-Unis.

Le Conseil a exprimé sa profonde déception et son vif regret devant cette décision, compte tenu du fait qu'une modification de la politique des États-Unis dans les domaines de la propriété et du contrôle a été jugée être un élément essentiel avant de décider d'accepter l'accord.

Le Conseil a réaffirmé qu'il était déterminé à atteindre l'objectif de conclure un accord global historique et de première étape sur les services aériens entre l'UE et les États-Unis, qui accroîtrait la sécurité juridique et remplacerait les accords bilatéraux existants.

À cette fin et à la suite de la proposition des États-Unis, le Conseil a demandé à la Commission d'engager le plus rapidement possible des consultations avec les États-Unis afin de rechercher des éléments qui pourraient être utilisés pour rétablir un équilibre approprié des intérêts. La Commission devrait rendre compte au Conseil "Transports" de mars 2007 des résultats enregistrés sur ce dossier important.

– *c) Survol de la Sibérie*

Le Conseil a pris acte des informations communiquées par la Commission en ce qui concerne les résultats obtenus dans le cadre des négociations entre la Communauté et la Fédération de Russie qui se sont tenues le 24 novembre en marge du sommet UE-Russie à Helsinki.

Le Conseil s'est félicité de ces résultats et du fait que le ministère russe des transports s'était montré disposé à augmenter la fréquence des survols dans le cadre des négociations bilatérales avec les États membres de l'UE.

Le Conseil a également accueilli avec satisfaction le fait que l'accord permette le renforcement des relations entre l'UE et la Russie dans le secteur de l'aviation, notamment dans le domaine de la sécurité aérienne et de la gestion du trafic aérien;

À cet égard, le Conseil a noté qu'il était important de mettre en place un mécanisme de compensation pour éviter d'éventuelles distorsions de concurrence sur les itinéraires transsibériens entre les transporteurs aériens de la Communauté au cours de la période de transition. Il convient de veiller à ce que seuls les transporteurs aériens de la Communauté qui adhèrent à un tel mécanisme puissent exploiter ces itinéraires.

Agence européenne de la sécurité aérienne

Dans l'attente de l'avis du Parlement européen en première lecture, le Conseil a dégagé une orientation générale sur une proposition modifiant le règlement (CE) n° 1592/2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile, et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

La proposition de la Commission (*doc. 14903/06*) a été présentée au Conseil TTE le 5 décembre 2005. Elle vise à conférer de nouvelles responsabilités à l'Agence européenne de la sécurité aérienne dans le cadre de son mandat actuel (*JO L 240 du 7.9.2002, p. 1*)

En vertu du règlement susmentionné, l'agence dispose de compétences de certification et d'élaboration de réglementations en matière de navigabilité. La proposition de la Commission vise à confier de nouvelles responsabilités à l'agence, notamment des compétences en matière d'octroi de licences pour les équipages de conduite, d'opérations aériennes et de surveillance des aéronefs des pays tiers dans la Communauté.

Le groupe a approuvé plusieurs modifications de la proposition de la Commission qui concernent notamment les questions suivantes:

- *exigences essentielles pour l'octroi de licences, d'opérations aériennes et les aéronefs de pays tiers* - Le dispositif du règlement ainsi que des considérants ont été modifiés afin de dissiper les inquiétudes des États membres concernant les incidences, en termes de sécurité, des exigences essentielles proposées, notamment en ce qui concerne la licence de pilote de loisir; le contenu des règles à appliquer aux opérations non commerciales effectuées dans la Communauté par des opérateurs de pays tiers; et les circonstances dans lesquelles un médecin généraliste peut intervenir à titre d'examineur aéromédical, dans le respect des réglementations nationales;
- *organismes d'évaluation* - La disposition prévue dans la proposition de la Commission accordant aux organismes d'évaluation des privilèges pour la délivrance de différents agréments reconnus dans la Communauté, en particulier dans le domaine de l'octroi de licences a été supprimée, étant entendu que cette suppression n'empêche pas les États membres qui le souhaitent d'accorder ces privilèges aux organismes installés sur leur territoire;

- *Nouvelles tâches de certification de l'agence* - Le nombre de nouvelles tâches de certification confiées à l'Agence a été réduit par rapport à la proposition de la Commission. Les nouvelles tâches de certification sont, dans une large mesure, limitées à la certification des opérateurs de pays tiers exploitant des vols à destination et en provenance de la Communauté et à l'agrément d'organismes installés hors du territoire des États membres;
- *Élaboration de réglementations* - Pour ce qui est de l'élaboration de réglementations pour les opérateurs de pays tiers, une nouvelle disposition précise les obligations auxquelles les opérateurs de pays tiers utilisant des aéroports communautaires doivent se soumettre;
- *Gouvernance* - Les modifications que la Commission a proposé d'apporter aux dispositions relatives à la gouvernance de l'AESA ont été rejetées car elles interfèreraient avec l'obligation de rendre compte à laquelle sont soumises les agences européennes. Toutefois, le groupe a maintenu la proposition de la Commission visant à donner aux parties intéressées le statut d'observateur au sein du conseil d'administration et a prévu des instances spéciales, rattachées au conseil d'administration, pour assister celui-ci dans l'exercice de ses fonctions;
- *Annexes* - Les annexes de la proposition, qui énoncent les exigences essentielles applicables dans le domaine des opérations aériennes et de l'octroi de licences, ont été précisées.

L'avis du Parlement européen en première lecture devrait être rendu en février 2007.

DIVERS– ***Conférence annuelle organisée dans le cadre de l'initiative "i2010"***

La présidence a informé le Conseil des résultats de la conférence annuelle qui s'est tenue le 28 septembre à Espoo, en Finlande (*doc. 15433/06*). Cette conférence était organisée par la présidence, en coopération avec la Commission et l'Agence européenne chargée de la sécurité des réseaux et de l'information (ENISA), sur le thème "*Vers une société européenne de l'information omniprésente*".

– ***Gouvernance de l'internet***

La présidence a informé le Conseil de l'évolution de la situation dans le domaine de la gouvernance de l'internet (*doc. 15781/06*), notamment en ce qui concerne la réunion de la Troïka de l'UE avec le gouvernement des États-Unis qui s'est tenue en juillet dernier, le renouvellement de l'accord conjoint entre l'ICANN et le ministère américain du commerce ainsi que la réunion inaugurale du Forum sur la gouvernance de l'internet (FGI). Le FGI, qui est une expression concrète des engagements pris lors du sommet SMSI de Tunis, s'est tenu à Athènes du 31 octobre au 2 novembre 2006.

– ***Communication de la Commission intitulée: "Le système d'appel d'urgence eCall à nouveau sur le calendrier"***

La Commission a présenté au Conseil une communication intitulée "Le système d'appel d'urgence eCall à nouveau sur le calendrier", adoptée le 23 novembre 2006 (*doc. 15932/06*). Dans le cadre de l'initiative "véhicule intelligent", l'industrie et le secteur public ont travaillé ensemble à l'élaboration d'un plan de déploiement ayant pour objet de rendre le système eCall pleinement opérationnel à partir de 2009. En raison de la longueur des délais de mise au point du produit et des coûts engendrés, l'industrie automobile a besoin d'avoir des certitudes concernant la mise en place des infrastructures nécessaires dans les États membres avant de lancer la phase de production des dispositifs eCall embarqués.

Deux démarches parallèles sont proposées dans la communication pour débloquer la situation actuelle: les États membres prennent des engagements d'ici la mi-2007 et un accord est négocié avec l'industrie d'ici la fin 2007. La Commission mettra en œuvre une série de mesures en vue de faciliter le déploiement d'eCall

– ***Réserver une série de numéros d'appel gratuit nationaux commençant par le 116 aux services présentant une valeur sociale***

Le Conseil a pris acte des informations fournies par la Commission sur un projet de décision visant à réserver les numéros d'appel gratuit nationaux commençant par le 116 aux services harmonisés présentant une valeur sociale (*doc. 16510/06*).

Dans sa communication COM(2005) 12 final intitulée "Objectifs stratégiques 2005-2009 - Europe 2010 : un partenariat pour le renouveau européen - Prospérité, solidarité et sécurité" et ensuite dans sa communication COM(2006) 367 intitulée " Vers une stratégie européenne sur les droits de l'enfant", la Commission a fait des droits de l'enfant une de ses principales priorités. Pour mettre en oeuvre cette priorité une mesure importante, très concrète et urgente consiste à déterminer un numéro téléphonique européen unique dans les cas d'enfants disparus.

Le choix d'un tel numéro fait partie intégrante d'un projet plus vaste consistant pour les États membres à réserver une série de numéros d'appel gratuit commençant par le 116 pour les services présentant une valeur sociale.

Un projet de décision de la Commission est en cours d'élaboration sur la base de l'article 10, paragraphe 4, de la directive-cadre¹. Il sera proposé de réserver la série de numéros commençant par le 116 pour les numéros harmonisés des services harmonisés présentant une valeur sociale en Europe. La Commission propose d'inclure dans son projet de décision un numéro unique en ce qui concerne les enfants disparus. Ce projet de décision sera prochainement soumis pour avis au Comité des communications lors d'une réunion extraordinaire (procédure de réglementation nécessitant une majorité qualifiée). Compte tenu de la période d'examen du Parlement européen, cette procédure permettra à la Commission d'adopter la décision au début du mois de février.

La présidence a conclu qu'il s'agissait là d'une question importante pour laquelle la coopération au niveau de l'UE pourrait être très efficace. La présidence a encouragé tous les États membres à apporter une contribution positive lorsque cette question sera une nouvelle fois examinée au sein des instances compétentes.

– ***Dialogue UE-Russie sur les transports***

Le Conseil a pris acte des informations fournies par la Commission sur le dialogue UE-Russie sur les transports.

– ***Conférence ministérielle sur le thème "Approches novatrices en matière de sécurité routière"***

La présidence et la délégation italienne ont informé le Conseil des résultats de la conférence des ministres des transports sur le thème "Approches novatrices en matière de sécurité routière", qui s'est tenue à Vérone les 3 et 4 novembre (*doc. 16091/06*).

¹ Directive 2002/21/CE, JO L 108 du 24.4.2002, p. 33.

ÉVÉNEMENTS EN MARGE DU CONSEIL

Les accords suivants ont été signés en marge du Conseil:

- Accord avec le Maroc sur certains aspects des services aériens,
- Accord aérien euro-méditerranéen avec le Maroc,
- Accord de coopération avec le Maroc concernant un système mondial de navigation par satellite à usage civil,

ainsi que le protocole suivant:

- Protocole de mise en œuvre de la convention alpine dans le domaine des transports.

AUTRES POINTS APPROUVÉS

TRANSPORTS

Galileo

- a) Structures de gestion des programmes européens de radionavigation par satellite

Le Conseil a adopté un règlement modifiant le règlement (CE) n° 1321/2004 sur les structures de gestion des programmes européens de radionavigation par satellite (*doc. 14033/06*).

La proposition a pour but de permettre à l'Autorité européenne de surveillance GNSS de mener à bien la phase de développement du programme Galileo après la dissolution de l'entreprise commune Galileo.

- b) Entreprise commune Galileo

Le Conseil a adopté un règlement modifiant le règlement (CE) n° 876/2002 du Conseil créant l'entreprise commune Galileo (*doc. 14458/06*).

Le règlement vise à modifier les statuts de l'entreprise commune Galileo afin de prévoir la cessation de ses activités à la date du 31 décembre 2006. Il complète une deuxième proposition de règlement modifiant le règlement (CE) n° 1321/2004 du Conseil créant l'Autorité européenne de surveillance GNSS (ci après " Autorité de surveillance "), qui charge l'Autorité de surveillance de mener à bien la phase de développement du programme Galileo. Toutes les activités de l'entreprise commune Galileo seront ainsi reprises par l'Autorité de surveillance d'ici la fin de 2006.

Galileo - Accord de coopération avec le Maroc

Le Conseil a adopté une décision relative à la signature de l'accord de coopération concernant un système mondial de navigation par satellite (GNSS) à usage civil entre la Communauté européenne et le Maroc, qui a pour objectif d'encourager, de faciliter et d'améliorer la coopération entre les parties dans le cadre des contributions de l'Europe et du Maroc à un système mondial de navigation par satellite (GNSS).

Les secteurs ouverts aux activités de coopération en matière de navigation et de synchronisation par satellite sont les suivants: recherche scientifique, fabrication industrielle, formation, application, développement des services et du marché, commerce, questions relatives au spectre radioélectrique, questions relatives à l'intégrité, normalisation et homologation, et sécurité.

Obligations de service public*

Le Conseil a adopté une position commune en vue de l'adoption d'un règlement relatif aux obligations de service public en ce qui concerne le transport de voyageurs par chemin de fer et par route (*doc. 13736/1/06, 15864/06 ADD 1*). La délégation tchèque s'est abstenue lors du vote.

Le Conseil convient avec la Commission qu'un nouveau cadre législatif est nécessaire compte tenu du marché européen des services publics de transport de voyageurs qui est de plus en plus ouvert et concurrentiel. Les règles actuellement en vigueur en ce qui concerne les obligations de service public datent de 1969 (règlement (CEE) n° 1191/69) et ont été modifiées en dernier lieu en 1991 (règlement (CEE) n° 1893/91). Aujourd'hui, dans un marché européen des services publics de transport de voyageurs où les opérateurs ne sont plus exclusivement nationaux, régionaux ou locaux, un nouvel ensemble de règles est nécessaire. Ces règles doivent permettre de diminuer les distorsions de concurrence en améliorant la transparence, en établissant des conditions non discriminatoires entre les opérateurs, et en assurant la sécurité juridique tant pour les opérateurs que pour les autorités concernés par le transport public de voyageurs.

Les éléments clé de la position commune sont les suivants:

- *champ d'application* - les services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route pour lesquels les autorités compétentes, lorsqu'elles imposent des obligations de service public ou qu'elles en confient l'exécution à une entreprise, octroient un dédommagement aux opérateurs en contrepartie des coûts supportés et/ou leur accordent des droits exclusifs en contrepartie de l'exécution d'obligations de service public. En outre, les États membres peuvent choisir d'appliquer le règlement aux services publics de transport de voyageurs par voie navigable;
- *transparence* - En vue d'accroître la transparence, le Conseil approuve la proposition de la Commission obligeant une autorité compétente à conclure un contrat de service public lorsque des droits exclusifs et/ou un dédommagement sont octroyés en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public;

- *attribution de contrats* - Le Conseil considère qu'un système laissant aux autorités compétentes la liberté de choisir entre l'attribution de contrats de service public au moyen d'une procédure d'appel d'offres ou de l'attribution directe constitue la meilleure garantie pour renforcer la qualité et l'efficacité des transports publics. Dans sa position commune, le Conseil maintient les quatre dérogations à la procédure d'appel d'offres proposées par la Commission, mais apporte plusieurs modifications en ce qui concerne les modalités précises de l'attribution. Le Conseil autorise l'attribution directe d'un contrat dans les quatre cas de figure suivants:
 - attribution du contrat à un tiers, qu'il est convenu d'appeler l'"opérateur interne", sur lequel les autorités compétentes exercent un contrôle analogue à celui qu'elles exercent sur leurs propres services;
 - contrat de moindre importance;
 - situation d'urgence;
 - chemin de fer lourd, y compris le chemin de fer (sub)urbain;
- *durée des contrats* - Pour ce qui est du chemin de fer et des autres modes de transport ferroviaire, la position commune suit la proposition de la Commission de limiter la durée maximale à quinze ans. Toutefois, la durée des contrats attribués directement pour le chemin de fer lourd ne peut pas dépasser dix ans. En ce qui concerne les services d'autocar et d'autobus, une durée maximale de dix ans est prévue. Sous certaines conditions, ces durées peuvent être prorogées de 50%;
- *normes sociales et qualité du service* - Le Conseil souscrit à l'approche de la Commission, selon laquelle il incombe aux autorités de définir les critères sociaux et de qualité applicables;
- *transition* - Le Conseil a simplifié et étendu les dispositions transitoires proposées par la Commission afin que les autorités et les opérateurs disposent de suffisamment de temps pour s'adapter au nouveau régime. La position commune prévoit que l'entrée en vigueur du règlement intervient trois ans après sa publication au Journal officiel de l'UE, la période de transition maximale étant de douze ans.

Le Conseil transmettra sa position commune au Parlement européen en vue de la deuxième lecture.

Règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile*

Le Conseil a adopté une position commune en vue de l'adoption d'un règlement relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (*doc. 14039/1/06, 15865/06 ADD 1*).

Le texte sera transmis au Parlement européen en vue de la deuxième lecture.

La proposition vise à remplacer le règlement (CE) n° 2320/2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (*JO L 355 du 30.12.2002, p. 1*), adopté au lendemain des attentats terroristes du 11 septembre 2001 et entré en vigueur en janvier 2003. Le nouveau règlement vise à préciser, simplifier et harmoniser davantage les exigences juridiques afin de renforcer la sûreté dans l'aviation civile. Il fixe des règles communes pour protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite. Il établit également la base d'une interprétation commune de l'annexe 17 de la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale et étudie la question des mesures de sûreté en vol. En outre, il définit des règles pour les cas où un pays tiers souhaite appliquer à des vols en provenance d'aéroports communautaires des mesures de sûreté différentes de celles qui sont fixées par la législation communautaire.

À la différence de la proposition de la Commission, le texte de la position commune tient compte des nouvelles règles de comitologie (*JO L 200 du 22.7.2006, p. 11*). Il permet aux États membres d'appliquer des mesures nationales plus strictes que celles qui figurent dans le règlement. Compte tenu de la gravité des diverses menaces pesant sur la sécurité et de la rapidité avec laquelle évolue le contexte entourant ces menaces, le Conseil a estimé que les États membres devaient avoir une marge de manœuvre suffisante pour imposer des mesures supplémentaires ou particulières s'ils le jugent nécessaire.

En outre, il prend en considération l'accord intervenu entre l'Espagne et le Royaume-Uni sur la question de Gibraltar, le 18 septembre 2006 à Cordoue.

Le Conseil a examiné la possibilité de parvenir à un accord en première lecture avec le Parlement européen sur la proposition. Il est toutefois apparu que la question du financement des mesures de sûreté devrait faire l'objet d'un examen plus approfondi afin de répondre aux préoccupations de toutes les parties.

Le Parlement européen a adopté son premier avis en juin 2006 (*doc. 10377/06*).

JUSTICE ET AFFAIRES INTÉRIEURES

Procédure européenne d'injonction de payer

Le Conseil a adopté un règlement instituant une procédure européenne d'injonction de payer (*doc. PE-CONS 3659/06*), amendé par le Parlement européen en deuxième lecture.

Ce règlement a pour objet

- de simplifier, d'accélérer et de réduire les coûts de procédure dans les litiges transfrontaliers concernant des créances pécuniaires incontestées en instituant une procédure européenne d'injonction de payer, et
- d'assurer la libre circulation des injonctions de payer européennes dans l'ensemble des États membres en établissant des normes minimales dont le respect rend inutile toute procédure intermédiaire dans l'État membre d'exécution préalablement à la reconnaissance et à l'exécution.

Le champ d'application couvre les matières civiles et commerciales dans les litiges transfrontaliers, quelle que soit la nature de la juridiction. Le règlement ne s'applique pas aux matières fiscales, douanières ou administratives, ni à la responsabilité de l'État pour des actes ou des omissions commis dans l'exercice de la puissance publique. Sont également exclus de l'application du règlement les litiges concernant les régimes matrimoniaux, les testaments et les successions, les faillites, la sécurité sociale et la plupart des créances découlant d'obligations non contractuelles.

En application de ce règlement et pour ce qui concerne les créances relevant de son champ d'application, l'exequatur n'est plus nécessaire, ce qui signifie qu'une injonction de payer européenne devenue exécutoire dans l'État membre d'origine devrait être reconnue et exécutée dans les autres États membres sans qu'une déclaration constatant la force exécutoire soit nécessaire et sans qu'il soit possible de contester sa reconnaissance.

Le règlement sera appliqué dans tous les États membres à l'exception du Danemark.

AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

Aide financière dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie

Le Conseil est parvenu à un accord politique sur une proposition de règlement déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie et modifiant le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil.

Le texte qui a fait l'objet de cet accord sera officiellement adopté sous la forme d'une position commune lors d'une prochaine session du Conseil et transmis au Parlement européen en vue de parvenir rapidement à un accord en deuxième lecture.

Le montant à prix courant de la référence financière pour la mise en œuvre du présent règlement pour la période 2007-2013 est de 8,168 Moï EUR, dont 8,013 Moï EUR pour les transports et 155 Moï EUR pour l'énergie.

MARCHÉ INTÉRIEUR

Réception des véhicules à moteur

Le Conseil a adopté sa position commune sur le projet de directive établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules ("directive-cadre"). Le Conseil transmettra sa position commune au Parlement européen pour examen en deuxième lecture dans le cadre de la procédure de codécision (*doc. 9911/06*).

La proposition constitue la deuxième et dernière étape de la refonte de la directive-cadre, la directive 70/156/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques. La première phase de la refonte, qui consistait en la codification des annexes techniques, s'est achevée par l'adoption de la directive 2001/116/CE de la Commission du 20 décembre 2001. La deuxième phase est celle de la refonte du dispositif de la directive.

Utilisation des sulfonates de perfluorooctane *

Le Conseil a adopté en première lecture, à l'issue des négociations avec le Parlement européen, une directive concernant les restrictions à la commercialisation et à l'utilisation des sulfonates de perfluorooctane (*PE-CONS 3660/06, 15915/06 ADD 1*).

Cette directive a pour but de protéger la santé et l'environnement en restreignant la mise sur le marché et l'utilisation des sulfonates de perfluorooctane, et doit couvrir la plupart des risques d'exposition.

Services dans le marché intérieur *

Dans le cadre de la procédure de codécision, le Conseil a adopté ce jour, à la majorité qualifiée¹, la directive relative aux services dans le marché intérieur (*PE-CONS 3667/06, doc. 15183/06 et 15950/06 ADD 1*).

Cf. communication à la presse 16598/06.

PÊCHE

Mer Baltique - Totaux admissibles des captures (TAC) et quotas pour 2007 *

Le Conseil a adopté un règlement établissant, pour 2007, les possibilités de pêche et les conditions associées applicables en mer Baltique pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques (*doc. 14928/06*). La délégation polonaise a voté contre. L'adoption fait suite à l'accord politique dégagé au sein du Conseil en octobre dernier (*cf. communication à la presse 13956/1/06 et doc. 14924/1/06 ADD 1*).

¹ La délégation lituanienne s'est abstenue et la délégation belge a déclaré qu'elle s'abstiendrait de prendre part au vote.

Les éléments principaux du règlement sont les suivants:

- Le TAC pour le cabillaud dans la Baltique orientale (40 805 tonnes) sera réduit de 10% par rapport à son niveau actuel en 2006; le TAC de cabillaud dans la Baltique occidentale sera de 26 696 tonnes, donc en diminution de 6% par rapport à 2006. Une réduction de 15% du TAC de cabillaud s'appliquera en 2007 si un règlement établissant un plan pluriannuel applicable aux stocks de cabillaud de la mer Baltique n'est pas adoptée avant le 30 juin 2007.
- Le TAC pour le sprat est augmenté de 8% en 2007 par rapport aux niveaux de 2006. Pour ce qui est du saumon de l'Atlantique dans la principale zone de pêche, le TAC pour 2007 sera abaissé de 5%.
- Pour ce qui est des dispositions visant à limiter l'effort de pêche, le règlement garantit une nouvelle réduction de 10% du nombre de jours en mer par rapport à 2006. Cette limitation se traduira par des périodes de fermeture de la pêche réparties tout au long de l'année. Il sera appliqué une limitation supplémentaire de l'effort de pêche en dehors de ces périodes, à savoir de 77 jours dans la partie occidentale de la Baltique et de 67 jours dans les sous-divisions 25-27, qui sera laissée à l'appréciation des États membres. Le nombre total de jours où la pêche est interdite s'élève à 117 pour la partie occidentale de la Baltique et à 138 pour les sous-divisions 25-27. Les navires de pêche d'une longueur hors tout inférieure à 12 mètres utilisant certains types d'engins peuvent pêcher jusqu'à 12 milles marins de la côte, à condition que leurs captures accessoires de cabillaud ne dépassent pas 20 kg ou 10%, le chiffre le plus élevé étant retenu.

CULTURE

Programme Culture 2007-2013 *

En ce qui concerne la proposition de décision établissant le programme Culture 2007, le Conseil a approuvé tous les amendements déposés par le Parlement européen en deuxième lecture, la délégation portugaise s'abstenant. Cette décision est donc considérée comme étant adoptée sous la forme de la position commune intégrant lesdits amendements (*doc. PE-CONS 3656/06, 15873/06 ADD 1*).

Le programme prévoit d'appuyer en priorité trois objectifs:

- promouvoir la mobilité transnationale des personnes qui travaillent dans le secteur de la culture au sein de l'UE;
- encourager la circulation transnationale des œuvres d'art et des produits culturels;
- favoriser le dialogue interculturel.

Le projet de programme prévoit trois axes d'intervention:

- soutien financier direct à des actions culturelles (projets de coopération pluriannuels, mesures de coopération et actions spéciales);
- soutien à des organismes actifs au niveau européen dans le domaine de la culture;
- soutien à des travaux d'analyse, à la collecte et à la diffusion d'informations, ainsi qu'à d'autres actions renforçant l'impact des projets dans le domaine de la coopération culturelle européenne.

La décision incorpore les changements suivants par rapport à la proposition initiale de la Commission:

- soutien en faveur d'actions de préservation des mémoriaux transféré vers le programme "Citoyens pour l'Europe";
- afin de faciliter l'accès des petits opérateurs au programme, le montant minimum du soutien communautaire a été abaissé de 60 000 à 50 000 EUR et le nombre minimum d'opérateurs requis pour les actions de coopération passe de 4 à 3;
- une plus grande souplesse est introduite en ce qui concerne la durée tant des projets de coopération pluriannuelle (3 à 5 ans) que des actions de coopération (1 à 2 ans);
- la procédure du comité de gestion est introduite pour les projets de coopération pluriannuelle.

L'enveloppe financière totale allouée au programme est de 400 Mo EUR.

Programme "L'Europe pour les citoyens" *

En ce qui concerne la proposition de décision établissant le programme "L'Europe pour les citoyens", le Conseil a approuvé tous les amendements déposés par le Parlement européen en deuxième lecture, la délégation portugaise s'abstenant. La décision est donc considérée comme étant adoptée sous la forme de la position commune intégrant lesdits amendements (*doc. PE-CONS 3657/06, 15914/06 ADD 1*).

Le programme vise à préserver la continuité du programme actuel sur la participation civique¹ et à ouvrir la voie à de nouvelles activités en vue d'encourager la coopération parmi les citoyens et les organisations de la société civile des pays participants. L'objectif d'ensemble du programme est de:

- donner aux citoyens l'occasion de participer à la construction d'une Europe toujours plus proche, démocratique et ouverte sur le monde, unie dans sa diversité culturelle et enrichie par elle, et de développer ainsi la citoyenneté dans l'Union européenne;
- développer la conscience d'une identité européenne, fondée sur des valeurs, une histoire et une culture communes;
- renforcer auprès des citoyens le sentiment qu'ils sont parties prenantes à l'Union européenne;
- améliorer la tolérance et la compréhension mutuelle des citoyens européens en respectant et promouvant la diversité culturelle et linguistique, tout en contribuant au dialogue interculturel.

Il vise tout particulièrement à :

- rapprocher les citoyens de toute l'Europe, pour qu'ils partagent et échangent leurs expériences, leurs opinions et leurs valeurs, tirent des enseignements de l'histoire et œuvrent à la construction de l'avenir;
- favoriser l'action, les débats et la réflexion en matière de citoyenneté et de démocratie européenne, de valeurs communes, d'histoire et de culture communes grâce à la coopération au sein d'organisations de la société civile au niveau européen;
- rendre l'idée de l'Europe plus tangible pour ses citoyens en promouvant les valeurs et les réalisations européennes, tout en préservant la mémoire de son passé;
- encourager l'interaction entre les citoyens et les organisations de la société civile de tous les États membres, en contribuant au dialogue interculturel et en mettant en évidence tant la diversité que l'unité de l'Europe.

Le programme proposé comprend, notamment, des actions telles que le jumelage de villes, des mesures de soutien à des organismes de recherche sur les politiques publiques européennes et à des projets d'organisations de la société civile, des mesures de soutien pour les commémorations et les remises de prix ainsi que pour des programmes de conférences dans toute l'Europe, et une mémoire européenne active pour préserver les mémoriaux.

L'enveloppe financière allouée pour la mise en œuvre du programme est de 215 millions EUR.

¹ JO L 30 du 4.2.2004, p. 6.

ENVIRONNEMENT

Protection des eaux souterraines contre la pollution

Le Conseil a adopté la directive sur la protection des eaux souterraines contre la pollution et la détérioration, conformément au texte approuvé conjointement par le Conseil et le Parlement européen le 17 octobre 2006, à la fin de la procédure de conciliation (*doc. PE-CONS 3658/06*).

La directive instaure des mesures spécifiques, ainsi que le prévoyait la directive-cadre sur l'eau¹, visant à prévenir et à contrôler la pollution des eaux souterraines.

Ces mesures nécessitent notamment des critères d'évaluation du bon état chimique des eaux souterraines, des critères d'identification des tendances à la hausse significatives et durables ainsi que des critères pour la définition des points de départ des inversions de tendance à utiliser.

La directive vise également à prévenir ou limiter les rejets de polluants dans les masses d'eaux souterraines et à prévenir la détérioration de leur état.

Pour de plus amples informations, prière de se reporter à la communication à la presse 14275/06.

¹ Article 17 de la Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 octobre 2000, établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau (JO L 327, du 22.12.2000, p.1. Directive modifiée par la décision 2455/2001/CE, JO L 331, 15.12.2001, p. 1).