



Conseil "Transports, télécommunications et énergie"
(Questions de transport)
Luxembourg, 8 juin 2017

La **session commencera** à 10 heures.

Le Conseil adoptera une orientation générale sur l'actualisation de la réglementation concernant la **formation et les qualifications des conducteurs professionnels de camions et de bus**.

La proposition vise à garantir l'application de critères minimum adéquats de formation dans l'ensemble de l'UE et à ce que tous les États membres de l'UE reconnaissent les formations suivies dans un autre État membre.

Le Conseil devrait adopter deux séries de conclusions portant respectivement sur les priorités en matière de **politique du transport maritime** de l'UE jusqu'en 2020 et sur la **sécurité routière**. Ces deux séries de conclusions portent approbation des déclarations adoptées lors de réunions ministérielles informelles organisées par la présidence à La Valette le 29 mars 2017.

Sous le point "Divers", les ministres discuteront entre autres du **paquet "Mobilité"** que la Commission a présenté le 31 mai. La Commission informera les ministres de l'évolution récente de la situation en matière de **sûreté aérienne**, en particulier en ce qui concerne les grands appareils électroniques placés dans les bagages de cabine.

Au cours du déjeuner, les ministres discuteront des travaux visant à permettre à l'Organisation maritime internationale d'adopter en 2018 une première stratégie ambitieuse en vue de la **réduction des émissions de gaz à effet de serre en provenance des navires**, ainsi qu'il en a été convenu en octobre 2016.

Conférence de presse: vers 17 heures

* * *

Les conférences de presse et manifestations publiques peuvent être suivies par transmission vidéo à l'adresse suivante: <http://www.consilium.europa.eu/videostreaming>

La transmission vidéo, téléchargeable en format "diffusion" (MPEG 4), et la galerie de photos seront accessibles à l'adresse suivante: <https://tvnewsroom.consilium.europa.eu/permalink/88773>.

¹ La présente note a été élaborée sous la responsabilité du service de presse.

Formation des conducteurs de camions et de bus

Le Conseil arrêtera sa position (une "orientation générale") concernant l'actualisation de la réglementation relative à la formation et aux qualifications des conducteurs professionnels de camions et de bus ([projet de texte du Conseil](#)). Cette réglementation vise à garantir l'application de critères minimum adéquats de formation dans l'ensemble de l'UE et à ce que tous les États membres de l'UE reconnaissent les formations suivies dans un autre État membre.

Outre leur formation initiale, les conducteurs doivent suivre trente-cinq heures de formation continue tous les cinq ans afin d'entretenir et d'actualiser leurs compétences. La proposition à l'examen met à jour le contenu aussi bien de la formation initiale que du perfectionnement professionnel afin de rendre la conduite plus sûre et plus respectueuse de l'environnement.

D'un point de vue technique, le projet de texte modifiera la [directive en vigueur](#) relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs professionnels détenteurs d'un permis de conduire de catégorie C ou D. Il apportera également des modifications à la [directive relative au permis de conduire](#).

Afin d'améliorer la sécurité routière, le projet de texte insiste plus particulièrement sur le fait d'apprendre aux conducteurs comment anticiper en conditions de circulation et s'adapter aux risques. Cela suppose notamment de s'adapter aux différents états de la chaussée et à des conditions climatiques et de circulation différentes et de reconnaître les situations dangereuses liées aux usagers de la route vulnérables, tels que les piétons et les cyclistes.

La formation devrait également mettre l'accent sur la conduite économe en carburant, notamment sur des facteurs tels que l'anticipation des flux de trafic, une conduite fluide et une pression appropriée des pneumatiques.

Les États membres peuvent choisir de recourir aux technologies de l'information et de la communication, comme l'apprentissage en ligne, pour une partie de la formation, une part non négligeable de celle-ci devant toutefois s'effectuer dans un centre de formation agréé.

Les nouvelles règles stipulent également que le code harmonisé 95 de l'UE devrait être apposé sur le permis de conduire des conducteurs professionnels qualifiés ou, lorsque c'est impossible, sur une carte de qualification de conducteur distincte. Le code atteste que le conducteur remplit les exigences requises. Tous les États membres doivent alors reconnaître ses qualifications.

La Commission a présenté sa [proposition](#) en février 2017 à la suite de la réalisation d'une évaluation de la mise en œuvre de l'actuelle directive entre 2012 et 2014. L'évaluation est parvenue à la conclusion que la directive a été mise en œuvre sans soulever de problème majeur et qu'elle a apporté une contribution utile à la sécurité routière et à la libre circulation des conducteurs. Toutefois, le rapport a mis en évidence certaines insuffisances, telles que le contenu de la formation, qui n'est pas totalement pertinent par rapport aux besoins des conducteurs, ou encore les difficultés rencontrées par les conducteurs qui essaient d'obtenir la reconnaissance de formations suivies dans un autre État membre de l'UE. D'après les estimations de la Commission, près de 46 700 conducteurs sont susceptibles d'avoir été concernés par le problème de la reconnaissance mutuelle en 2016.

La Commission décide donc de présenter une proposition ciblée visant à remédier aux insuffisances constatées et le projet de texte du Conseil conserve cette approche.

La proposition était suffisamment avancée pour être présentée et discutée avant le train de mesures sur le transport routier à proprement parler, qui propose des réformes de plus grande ampleur dans ce secteur.

Comment cette proposition acquerra-t-elle force de loi?

L'orientation générale représente la position du Conseil en vue des négociations avec le Parlement européen. Le Parlement n'a pas encore arrêté sa position sur cette proposition. Les deux institutions doivent trouver un accord sur le texte avant que celui-ci puisse entrer en vigueur.

Politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020

Le Conseil adoptera des [conclusions](#) sur les priorités en matière de politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020. Ces conclusions souscrivent à la teneur de la [déclaration de La Valette sur la politique maritime de l'UE](#) adoptée lors d'une conférence ministérielle informelle organisée par la présidence le 29 mars 2017.

Les conclusions soulignent l'importance de la compétitivité, de la décarbonation et de la numérisation dans la politique du transport maritime. Des efforts devraient être consentis en vue de garantir une connectivité mondiale, un marché intérieur efficace et le maintien de la qualité élevée de l'ensemble des secteurs et des services liés aux transports maritimes.

Dans ces conclusions, le Conseil demandera à la Commission de prendre pleinement en compte ces priorités politiques dans son prochain programme de travail et ses principales priorités pour la période allant jusqu'en 2020. Les ministres engagent aussi la Commission et les États membres à travailler de concert pour continuer à développer la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020, en s'appuyant sur la déclaration de La Valette.

Sécurité routière

Le Conseil adoptera des [conclusions](#) sur la sécurité routière, qui souscriront à la [déclaration de La Valette sur l'amélioration de la sécurité routière](#) adoptée lors d'une réunion ministérielle informelle organisée par la présidence le 29 mars 2017. La réunion s'est tenue dans le cadre d'une conférence à haut niveau qui a réuni des décideurs de l'UE et des Nations unies, ainsi que des experts et d'autres parties prenantes dans le domaine de la sécurité routière.

Les conclusions donnent une suite concrète à l'engagement pris en 2010 de définir un objectif politique en vue de réduire le nombre de blessés graves sur nos routes. Le texte fixe comme objectif de réduire de moitié le nombre de blessés graves dans l'UE d'ici 2030 par rapport au niveau de référence de 2010, en utilisant une définition arrêtée d'un commun accord. Le nombre de piétons et de cyclistes tués ou gravement blessés est particulièrement préoccupant.

Les conclusions seront prises en compte dans la prochaine stratégie de l'UE en matière de sécurité routière, qui devrait être élaborée pour la décennie 2020-2030.

Réduction des émissions de gaz à effet de serre en provenance des navires (débat au cours du déjeuner)

Au cours du déjeuner, les ministres débattront des travaux qui sont en cours afin de permettre à l'Organisation maritime internationale (OMI) d'adopter une première stratégie ambitieuse en vue de la réduction des émissions de gaz à effet de serre en provenance des navires.

Le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI se réunira du 3 au 7 juillet 2017 pour préparer la mise au point de cette stratégie. L'objectif est de parvenir à l'adoption de la stratégie en 2018, conformément à la feuille de route arrêtée en octobre 2016.

Cette première stratégie devrait inclure un objectif de réduction des émissions mondiales pour le secteur, ainsi que des mesures à court, moyen et long termes visant à assurer que cet objectif sera rempli.

La stratégie sera adaptée sur la base de données provenant du système de collecte des données qui sera lancé en janvier 2019. L'adoption d'une stratégie révisée de l'OMI est prévue pour le printemps 2023.

[Organisation maritime internationale - émissions de gaz à effet de serre](#)

Divers

- **Ensemble de mesures sur la mobilité**

- a) Proposition de règlement modifiant le règlement (CE) n° 1071/2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route ainsi que le règlement (CE) n° 1072/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route en vue de les adapter aux évolutions du secteur
- b) Proposition de directive modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route
- c) Proposition de règlement modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires, ainsi que le règlement (UE) n° 165/2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes
- d) Proposition de directive modifiant la directive 2006/22/CE en ce qui concerne les exigences en matière de contrôle et fixant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier
- e) Proposition de directive modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures
- f) Proposition concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union

- Présentation par la Commission

[L'Europe en mouvement - site web de la Commission](#)

- Proposition de directive relative à la reconnaissance des **qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure** et abrogeant la directive 96/50/CE et la directive 91/672/CEE
 - Informations communiquées oralement par la présidence
- Proposition de règlement concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une **Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne**, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008
 - Informations communiquées par la présidence sur l'état d'avancement des travaux
- Proposition de règlement sur la **protection de la concurrence dans le domaine du transport aérien**
 - Informations communiquées par la Commission

- Aviation: une Europe ouverte et connectée
 - Informations communiquées par la Commission
 - Sécurité aérienne: grands appareils électroniques en bagages de cabine
 - Informations communiquées oralement par la Commission
 - La dimension sociale dans le secteur de l'aviation
 - [Informations communiquées par la Commission à la demande de la délégation néerlandaise](#)
 - Suivi de la déclaration d'Amsterdam: deuxième dialogue à haut niveau sur la conduite automatisée et connectée au Salon international de l'automobile (Francfort, les 14 et 15 septembre 2017)
 - [Informations communiquées par la délégation allemande](#)
 - Protection contre les attentats terroristes perpétrés dans le transport routier y compris les infrastructures routières
 - [Informations communiquées par la délégation suédoise](#)
 - Stratégie européenne en faveur du vélo
 - [Informations communiquées par la délégation luxembourgeoise](#)
 - Sécurité ferroviaire: système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et système européen de contrôle des trains (ETCS)
 - [Informations communiquées par la délégation luxembourgeoise](#)
 - Programme de travail de la prochaine présidence
 - Informations communiquées par la délégation estonienne
-