

NOTE D'INFORMATION¹
Bruxelles, le 30 novembre 2016
(OR. en)

Session du Conseil "Transports, télécommunications et énergie"
(Questions relatives aux transports)
Bruxelles, le 1^{er} décembre 2016

Le Conseil sera présidé par le ministre slovaque des transports, de la construction et du développement régional, M. **Arpád Érsek**.

La Commission européenne sera représentée par M^{me} **Violeta Bulc**, membre de la Commission.

La **session commencera** à 10 heures.

Le Conseil vise à adopter une orientation générale sur une proposition concernant des **règles de sécurité** révisées dans le domaine de **l'aviation civile** et un mandat révisé pour **l'Agence européenne de la sécurité aérienne** ("règlement de base de **l'AESA**"). L'objectif principal du projet de règlement est de permettre au secteur de l'aviation de l'UE de continuer à croître à l'avenir tout en maintenant le niveau élevé de sécurité qui existe actuellement. Il contient les toutes premières règles sur les **drones civils** applicables à l'ensemble de l'UE.

Le Conseil devrait également marquer son accord sur une orientation générale concernant deux propositions qui s'inscrivent dans le cadre d'une révision de la sécurité des navires à passagers et visent à améliorer la sécurité des navires à passagers et à simplifier les règles en la matière. Ces propositions prennent la forme d'une directive "générale" révisée relative à des **règles de sécurité pour les navires à passagers** et d'une directive sur un système d'inspections simplifié pour les **transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse**.

Par ailleurs, les ministres feront le point sur les progrès accomplis sur la troisième proposition découlant de la révision, qui porte sur des règles révisées concernant **l'enregistrement des passagers de navires**.

Sous les points devant être adoptés sans débat ("points A"), le Conseil adoptera un mandat qui permettra à la Commission d'entamer des négociations sur un **accord global dans le domaine des transports aériens** avec **l'Arménie**.

Au cours du déjeuner, les ministres débattront des nouvelles possibilités de **financement des infrastructures de transport** offertes par le Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFIS). Ce débat sera introduit par un exposé du vice-président de la Banque européenne d'investissement, M. Pim Van Ballekom.

Conférence de presse: vers 18 heures

* * *

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

Transmission vidéo, téléchargeable en format "diffusion" (MPEG 4), et galerie de photos:
<https://tvnewsroom.consilium.europa.eu/permalink/88773>

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

Sécurité de l'aviation civile – AESA

Le Conseil vise à dégager une orientation générale sur une proposition concernant des **règles de sécurité** communes révisées **dans le domaine de l'aviation civile** et sur un mandat révisé pour l'**Agence européenne de la sécurité aérienne ("règlement de base de l'AESA")**. La proposition introduit une approche de la réglementation en matière de sécurité davantage fondée sur les performances et les risques. Elle contient les premières règles à l'échelle de l'UE pour l'intégration en toute sécurité des **drones** dans l'espace aérien européen, où ils voleront aux côtés d'avions ordinaires.

L'objectif principal du projet de règlement est de permettre au secteur de l'aviation de l'UE de continuer à croître à l'avenir tout en maintenant le niveau élevé de sécurité qui existe actuellement. Une révision est nécessaire compte tenu du fait que la technologie a considérablement progressé depuis la dernière révision du règlement, en 2008. En outre, le trafic aérien devrait augmenter de 50 % au cours des vingt prochaines années, et les opérateurs de l'UE sont fortement concurrencés par des transporteurs d'autres régions du monde.

Un autre objectif consiste à mettre en place un cadre réglementaire efficace qui stimulera les technologies émergentes et de nouveaux modèles d'entreprise. En particulier, la catégorie des drones pilotés à distance a connu un essor rapide au cours de ces dernières années. On estime à environ 10 % de l'aviation civile la proportion d'aéronefs qui seront sans équipage d'ici une dizaine d'années à peine. Ce secteur offre de nombreuses possibilités de favoriser la croissance et de créer de nouveaux emplois.

Règles de l'UE en matière de sécurité aérienne

L'UE dispose d'un marché unique dans le domaine de l'aviation. Cela signifie que toutes les compagnies aériennes de l'UE peuvent exploiter des services aériens sur n'importe quel itinéraire au sein de l'UE. La sécurité aérienne de l'UE se fonde sur un ensemble complet de règles de sécurité communes couvrant tous les domaines essentiels de l'aviation, qui comprennent la navigabilité, le personnel navigant, les aéroports, les opérations aériennes et la fourniture de services de navigation aérienne.

Le règlement de base de l'AESA fixe les principes relatifs à ces règles et établit une répartition des tâches entre l'UE et les autorités nationales. Des règles détaillées en matière de sécurité ont été adoptées par voie de règlements d'exécution de la Commission. Toutes ces règles sont directement applicables dans l'ensemble des pays de l'UE. Leur respect est supervisé par la Commission européenne, l'AESA et les autorités aéronautiques nationales.

Règles sur les drones

Les drones entrent dans la définition des aéronefs qui figure dans la convention des Nations unies relative à l'aviation internationale signée à Chicago. L'UE est actuellement compétente pour réglementer les aéronefs sans équipage de plus de 150 kg, à quelques exceptions près, telles que leur utilisation par les autorités douanières ou de police. Les seules règles auxquelles les drones plus légers sont éventuellement soumis sont celles qui peuvent exister au niveau national.

Les drones regroupent de nombreux types d'aéronefs qui exécutent des tâches très variées, telles qu'inspecter des pipelines, filmer des événements sportifs ou livrer des colis. Leur poids peut être de quelques grammes à peine, comme il peut être de dix tonnes. Leur vitesse peut varier du vol stationnaire à une vitesse maximale de plus de 1000 km/h. Les risques liés à l'utilisation de drones peuvent aussi bien être très faibles qu'équivalents à ceux d'opérations aériennes avec pilote à bord.

Le projet de règlement énonce les **principes fondamentaux et fixe la base juridique à partir desquels seront élaborées des règles plus détaillées sur les drones**. Ces règles doivent être proportionnées au risque de l'opération concernée, tout en préservant la sécurité, la sûreté et le respect de la vie privée. Les drones doivent respecter les règles relatives au bruit et aux émissions de CO₂, à l'instar de tout autre aéronef. Parmi les conditions nécessaires pour déterminer si une certification est requise figurent notamment la nature, l'ampleur et la complexité de l'opération, ainsi que la mesure dans laquelle celle-ci est susceptible de mettre en danger le trafic aérien ou d'autres personnes au sol.

Des règles plus détaillées seront élaborées par l'AESA et énoncées dans un acte d'exécution de la Commission. Il sera ainsi plus facile de les mettre à jour au fur et à mesure de l'évolution de la technologie. L'AESA a déjà publié un "prototype" de règlement pour les drones (voir le [site web de l'AESA](#)). Le projet de texte du Conseil précise que les mesures d'exécution devraient s'appuyer sur les bonnes pratiques des États membres et tenir compte de leurs caractéristiques locales, telles que la densité de population.

La proposition de compromis donne également aux États membres le droit de limiter l'utilisation de drones pour des motifs liés, par exemple, à la sécurité, au respect de la vie privée, à la protection des données ou à l'environnement (tout comme ils peuvent limiter tout autre type d'opération aérienne).

Une approche plus proportionnée de la réglementation en matière de sécurité

La proposition introduit une approche plus souple de la réglementation en matière de sécurité, qui reconnaît les différences entre les divers secteurs de l'aviation civile ainsi que les risques encourus.

Les aéronefs simples ou construits par des amateurs ou ceux qui effectuent principalement des vols locaux seront réglementés par les États membres. Il en va de même pour les aérodromes qui ne sont pas utilisés pour des opérations de transport aérien commercial ou dont les équipements de pistes sont très limités.

Des règles de certification strictes continueraient à s'appliquer pour l'aviation commerciale, tandis que les aéronefs présentant des risques plus faibles, tels que les jets privés, les hélicoptères ou les avions légers de sport, ne seraient soumis qu'à une procédure d'agrément plus simple et moins onéreuse prenant la forme d'une déclaration de conformité.

D'autres éléments de la proposition

Sûreté aérienne

Les nouvelles règles renforceront la coopération entre les pays de l'UE, la Commission et l'AESA en ce qui concerne les questions de sécurité liées à l'aviation civile, telles que la cybersécurité et le survol de zones de conflits. Pour tenir compte de la compétence des États membres en matière de sûreté nationale, le projet de texte du Conseil précise que l'aide de l'AESA sera sollicitée pour des questions où il existe des interdépendances entre la sécurité et la sûreté.

Budget de l'AESA

La Commission a proposé d'ajouter des redevances de route (sommes d'argent perçues auprès des compagnies aériennes au titre des services de contrôle de la circulation aérienne) comme nouvelle source de financement des fonctions de gestion du trafic aérien qui sont confiées à l'AESA depuis 2012. Compte tenu des préoccupations formulées par des États membres concernant la neutralité des coûts et les difficultés pratiques et juridiques liées à la mise en œuvre d'une telle mesure, la proposition de compromis de la présidence ne contient pas de disposition à cet égard. Le système actuel, dans le cadre duquel le financement de l'AESA provient à 70 % du secteur (par exemple de la certification d'un nouvel aéronef) et à 30 % du budget de l'UE, ne devrait donc pas être modifié.

Mise en commun des ressources des États membres pour superviser une compagnie aérienne:

Le projet de texte du Conseil donne aux États membres qui le souhaitent la possibilité de décider d'être conjointement responsables, sous certaines conditions, de la certification et de la supervision d'une compagnie aérienne. Le nombre maximal d'États membres participants serait limité à cinq.

Supervision en situation d'urgence:

La Commission a proposé la mise en place d'un nouveau mécanisme qui permettrait à l'AESA de reprendre temporairement à un État membre certaines tâches de supervision lorsque de graves anomalies sont constatées au niveau de cet État membre. La proposition de compromis ne contient pas une telle disposition, pour tenir compte des préoccupations des États membres quant à ses implications juridiques et politiques et de leur point de vue selon lequel il peut et devrait être remédié par d'autres moyens à de telles anomalies en matière de sécurité.

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

L'orientation générale constituera la position du Conseil en vue des négociations avec le Parlement européen. Le Parlement a approuvé son mandat le 10 novembre. Pour être adopté, l'acte juridique doit être approuvé par ces deux institutions.

Transport aérien dans l'UE

Le transport aérien apporte une contribution majeure à l'économie européenne, avec plus de 100 compagnies aériennes régulières, un réseau de plus de 400 aéroports et 60 prestataires de services de navigation aérienne. Le secteur de l'aviation emploie directement entre 1,4 et 2 millions de personnes et est, directement ou indirectement, à l'origine de 4,7 à 5,5 millions d'emplois. L'aviation contribue directement au PIB européen à hauteur de plus de 110 milliards d'euros.

Le projet de règlement sur la sécurité de l'aviation civile fait partie de la stratégie de la Commission en matière d'aviation, adoptée en décembre 2015, qui vise à améliorer la compétitivité du secteur à l'échelle mondiale.

[Règlement sur la sécurité de l'aviation civile - projet d'orientation générale](#)

[Règlement sur la sécurité de l'aviation civile - projet d'orientation générale - annexe](#)

[Rapport au Conseil sur le projet d'orientation générale relatif au règlement sur la sécurité de l'aviation civile](#)

Sécurité des navires à passagers

Le Conseil examinera l'ensemble des trois propositions que la Commission a présentées en juin 2016 en vue de **l'actualisation et de la révision des normes communes relatives à la sécurité des navires à passagers**.

Deux de ces propositions - la directive "générale" relative à la sécurité des navires à passagers, qui contient le dispositif de règles le plus détaillé de l'UE en la matière, et la directive relative aux inspections des transbordeurs rouliers et des engins à passagers à grande vitesse - seront examinées afin de dégager une **orientation générale**. La troisième proposition, qui porte sur la révision des règles régissant l'enregistrement des passagers, fera l'objet d'un **rapport sur l'état d'avancement des travaux**.

L'objectif premier de ces nouvelles dispositions est de **rendre les voyages maritimes plus sûrs**. Cette révision a également pour but de simplifier les règles et de réduire les coûts administratifs.

Règles de sécurité pour les navires à passagers

Le Conseil adoptera une **orientation générale** sur une directive modifiée établissant des **règles et normes de sécurité pour les navires à passagers et pour les engins à passagers à grande vitesse**.

Cette directive ne concerne que les navires voyageant **entre des ports d'un même pays de l'UE**. Elle divise les navires à passagers en quatre classes en fonction des zones maritimes dans lesquelles ils peuvent naviguer. Les pays de l'UE publient la liste des zones maritimes et des classes de navires concernées dans une base de données accessible au public.

La directive fixe en détail les exigences techniques relatives aux mesures de sécurité auxquelles les navires doivent se conformer, qui concernent notamment la construction, la stabilité et la protection contre l'incendie. Dans la mesure du possible, elle se fonde sur des normes convenues au niveau international. Les navires qui ne relèvent actuellement pas d'une réglementation au niveau de l'UE sont soumis aux règles édictées par les États membres eux-mêmes.

La directive s'applique aux navires construits en **acier ou en matériaux équivalents**. Le **projet d'orientation générale du Conseil** clarifie la définition de "matériau équivalent" en ajoutant l'isolation comme critère supplémentaire. Étant donné les incidences financières et techniques de cette nouvelle définition, le texte du Conseil accorde aux États membres ayant sous leur pavillon plus de 60 navires à passagers construits en alliage d'aluminium la possibilité d'exempter ce type de navires des dispositions de la directive pendant quatorze ans. Par ailleurs, il porte à sept ans le délai dans lequel les navires existants construits dans un matériau équivalent doivent respecter les prescriptions.

Comme la proposition de la Commission, le projet d'orientation générale du Conseil comporte une série de nouvelles définitions ("bateau traditionnel", "voilier", etc). De même, il exclut du champ d'application de la directive les voiliers et les navires ou engins de maintenance en mer ainsi que les petits navires d'une longueur inférieure à 24 mètres.

Le délai de transposition est porté à trois ans. Les États membres n'ayant pas de ports maritimes ou de navires battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la directive pourraient ne pas être tenus de transposer la directive.

[Règles et normes de sécurité révisées pour les navires à passagers - projet d'orientation générale](#)

Inspection des transbordeurs rouliers et des engins à passagers à grande vitesse

Le Conseil adoptera une **orientation générale** sur un **régime rationalisé mais robuste d'inspections pour les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse**.

Les nouvelles règles suppriment les chevauchements entre les différents régimes en vigueur. Elles entraînent une réduction de la charge administrative pesant sur les propriétaires de navires et visent à maximiser le temps pendant lequel le navire peut être commercialement exploité.

Parallèlement, elles permettent de rationaliser les efforts réalisés par les autorités des États membres en matière d'inspections, tout en continuant d'assurer un niveau commun de sécurité élevé.

La directive actuelle relative aux visites pour les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse prévoit différents types d'inspections portant sur les risques spécifiques pour la sécurité que présentent ces navires. Ces risques sont liés, par exemple, à la stabilité et à la vulnérabilité au feu ainsi qu'au ripage de cargaison causé par l'existence de ponts à véhicules à double sens. Par ailleurs, en raison de l'activité très intense qui les caractérise, ces navires sont plus sujets que d'autres à l'usure.

Dans les flottes nationales, quelque 80 % des accidents concernent des navires dotés de dispositifs permettant aux véhicules d'embarquer et de débarquer en roulant, alors que ce type de navires ne représente que 49 % de la flotte.

L'actuelle directive relative à un système de visites prévoit deux inspections obligatoires par an. Si celles-ci sont censées être menées à un certain intervalle, le bilan de qualité a montré que ce n'était pas toujours le cas. C'est pourquoi, tout en maintenant le contenu et la fréquence des inspections, le nouveau texte précise que les deux inspections annuelles obligatoires doivent avoir lieu à des intervalles réguliers d'environ six mois.

En ce qui concerne les différents régimes d'inspection, la plupart des États membres combinent déjà les inspections obligatoires requises en vertu de la directive relative à un système de visites, soit avec des visites par l'État du pavillon, soit avec des inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port (le contrôle par l'État du port implique l'inspection des navires étrangers dans les ports nationaux en complément des visites par l'État du pavillon). Ces différents régimes d'inspection ont toutefois des portées différentes, ce qui crée un vide réglementaire et complique le contrôle de l'application des règles.

Dans le but d'instaurer un **cadre clair pour l'organisation des inspections et pour combler le vide réglementaire**, la nouvelle directive place les navires soumis aux inspections menées dans le cadre de l'État du port dans le champ d'application de la directive relative au contrôle par l'État du port et remplace l'actuelle directive relative à un système de visites par un nouveau texte qui définit sans ambiguïté la portée des règles.

Le **projet d'orientation générale du Conseil** remplace l'expression "transbordeur roulier" par "**navire roulier à passagers**", conformément à la terminologie employée au niveau international. Il propose également d'étendre le délai de transposition à trois ans et dispose que les États membres qui n'ont pas de ports maritimes ne seraient pas tenus de transposer la directive.

[Inspection des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse - projet d'orientation générale](#)

Enregistrement des passagers

Le Conseil **prendra note des progrès** des travaux concernant une proposition visant à **mettre à jour les exigences pour l'enregistrement des passagers et des membres d'équipage présents à bord de navires à passagers**.

Les règles relatives à l'enregistrement ont pour objet d'assurer que la **sécurité des passagers** n'est pas compromise par la présence d'un nombre excessif d'entre eux et que la **recherche et le sauvetage** puissent être traités avec efficacité.

Pour les voyages de courte durée, il faut procéder au comptage des personnes se trouvant à bord. Pour les voyages de plus longue durée, les passagers doivent être enregistrés.

Les règles en vigueur prévoient que ces informations sont conservées par le membre du personnel de la compagnie maritime responsable de l'enregistrement et que l'autorité nationale doit s'adresser à la compagnie maritime en cas d'urgence.

La Commission propose d'introduire l'obligation d'enregistrer les données sous forme numérique en recourant à des procédures harmonisées. La procédure standard consisterait à ce que les données soient transmises au guichet unique national maritime établi conformément à la directive concernant les formalités déclaratives applicables aux navires (2010/65/UE). Pour les voyages de courte durée, les données pourraient, en lieu et place, être mises à disposition de l'autorité désignée par le système d'identification automatique (SIA) du navire.

À l'heure actuelle, la nationalité ne figure pas toujours parmi les données enregistrées. Pour faciliter l'aide aux victimes et à leurs proches en cas d'accident, la Commission suggère de faire figurer la nationalité parmi les données devant être enregistrées. L'inscription de la nationalité serait basée sur une déclaration sur l'honneur du passager. Elle ne serait pas utilisée à d'autres fins que l'identification des personnes, à moins qu'elle ne soit requise par une autre législation, à des fins de contrôle aux frontières, par exemple.

La présidence a établi un rapport sur l'état d'avancement des travaux en se fondant sur la première série de débats consacrés à la proposition au sein du groupe.

[Enregistrement des passagers - rapport sur l'état d'avancement des travaux](#)

Comment ces propositions acquerront-elles force de loi?

Les orientations générales représentent la position du Conseil en vue des négociations avec le Parlement européen. Le Parlement n'a encore adopté sa position sur aucune de ces propositions. Les deux institutions doivent trouver un accord sur les textes pour que ceux-ci puissent entrer en vigueur.

Réexamen des règles de sécurité pour les navires à passagers - contexte

Suivi d'un réexamen complet des règles de sécurité

La législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers a été mise en place sur une période de quinze ans, souvent en réaction à des accidents. Il en découle un ensemble de directives définies par les circonstances entourant leur élaboration, chaque directive régissant différents types de navires et de voyages.

Plus important encore, les progrès technologiques récents ont rendu obsolètes certaines des dispositions existantes.

Avant de présenter ses propositions, la Commission a procédé à un réexamen complet des règles de sécurité pour les navires à passagers. Ce bilan de qualité (REFIT) s'est concentré sur des aspects tels que la conception et la stabilité des navires, les progrès technologiques dans le secteur, la formation des équipages, l'exploitation sûre, y compris les procédures d'évacuation d'urgence, et l'enregistrement des passagers.

Le réexamen a montré qu'il n'était pas nécessaire de revoir complètement les règles en vigueur, mais que celles-ci devaient être simplifiées et actualisées (voir le rapport de la Commission [REFIT Ajuster le cap: Bilan de qualité de la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers](#) octobre 2015).

Par conséquent, la Commission a adopté son train de mesures sur la sécurité des navires à passagers le 6 juin 2016. Le bilan de qualité mentionne d'autres améliorations possibles en matière de sécurité, notamment le renforcement de la capacité de survie des navires à passagers après avarie et la nécessité de définir un ensemble de nouvelles normes, basées sur des objectifs, pour les petits navires conçus en matières innovantes, comme le plastique renforcé de fibres. La capacité de survie des navires à passagers après avarie et les nouvelles normes de construction de navires, basées sur des objectifs, font en ce moment l'objet de discussions au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Travaux au sein de l'Organisation maritime internationale

Parallèlement aux travaux sur sa propre législation, l'UE a activement poursuivi les travaux sur la sécurité des navires à passagers dans le cadre de l'Organisation maritime internationale. Cependant, comme les instruments de l'OMI - tels que la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) - ne couvrent que des navires effectuant des voyages internationaux, les voyages nationaux doivent être abordés dans la législation nationale et/ou de l'UE.

Transport maritime de passagers dans l'UE

Vingt-trois des vingt-huit États membres sont des pays côtiers, et quatre sont des États insulaires. Plus de 400 millions de passagers transitent par les ports de l'UE chaque année, dont 120 millions sont transportés entre les ports d'un même État membre.

Environ 30% des vaisseaux engagés dans le trafic intérieur de l'UE sont régis par les normes de sécurité de l'UE, mais ces navires représentent plus de 60% de la capacité en sièges. Un tiers des passagers voyage sur des navires certifiés conformément à des normes nationales.

La législation relative aux navires de transport de passagers est efficace. Sur les 408 accidents impliquant des navires de transport de passagers effectuant des voyages nationaux au cours des quatre dernières années qui ont précédé le bilan de qualité, un seul a causé le décès d'un passager. Ces statistiques n'incluent pas les cas où les navires effectuaient des voyages internationaux.

Divers

Résultats de la 39^e Assemblée de l'OACI (Montréal, du 27 septembre au 7 octobre 2016) et derniers développements au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI)

- [Informations communiquées par la Commission](#)

Projet d'accord sur la création d'un espace aérien commun entre la République de Turquie, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part

- *Informations communiquées par la délégation chypriote*

Sûreté du secteur des transports

- *Informations communiquées par la Commission sur l'état d'avancement des travaux*

Sécurité routière

- *Informations communiquées par la Commission*

Les prochaines initiatives dans le domaine du transport routier: Faire face aux difficultés auxquelles est confronté le secteur du fret routier

- *Informations communiquées par la Commission, à la demande des délégations française et allemande*

Évolution de la législation relative à la réception UE par type: Rapport d'étape de la Commission européenne sur les conséquences des irrégularités en matière d'émissions

- *Informations communiquées par la Commission, à la demande de la délégation allemande*

Les femmes et les transports

- *Informations communiquées par la Commission*

GALILEO

- *Informations communiquées par la Commission sur l'état d'avancement des travaux*

Stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions

- *Présentation orale par la Commission*

Coopération dans le domaine de la conduite connectée et automatisée:

suivi de la déclaration d'Amsterdam

- *Informations communiquées par la délégation néerlandaise*

Programme de travail de la prochaine présidence

- *Informations communiquées par la délégation maltaise*
-