



Conseil TRANSPORTS

7 juin 2016, Bruxelles

Présidente: **Melanie Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**, ministre néerlandaise des infrastructures et de l'environnement

Représentantes de la Commission européenne: **Violeta Bulc**, commissaire chargée de la mobilité et des transports, et **Elżbieta Bieńkowska**, Commissaire chargée du marché intérieur, de l'industrie, de l'entrepreneuriat et des PME.

Début de la session: 9 h 30

Le Conseil sera invité à adopter une orientation générale concernant de nouvelles règles pour la reconnaissance des **qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure**. La proposition vise à promouvoir la mobilité des travailleurs dans ce secteur. Un système commun de certificats s'appliquerait à l'ensemble de l'équipage, des apprentis jusqu'aux conducteurs.

Le Conseil devrait adopter des mandats autorisant la Commission à entamer des négociations sur des **accords globaux dans le domaine des transports aériens** avec l'Association des nations du Sud-Est asiatique (ASEAN), les **Émirats arabes unis**, le **Qatar** et la **Turquie**.

Les ministres tiendront un débat d'orientation sur les **émissions d'oxydes d'azote (NOx) des véhicules diesel**. Ce débat fait suite à des révélations selon lesquelles certains constructeurs automobiles ont utilisé des dispositifs de manipulation pour frauder lors des tests d'émission, les émissions de NOx étant en fait nettement plus élevées sur route que lors des tests en laboratoire. La présidence rendra compte du résultat des discussions au Conseil "Environnement" le 20 juin.

Les ministres procéderont à un échange de vues concernant la préparation de la prochaine assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui se tiendra du 27 septembre au 7 octobre 2016. Le but de l'assemblée de l'OACI est d'adopter un mécanisme de marché mondial pour faire face aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale.

En outre, le Conseil prendra note d'un rapport sur l'avancement des travaux concernant la proposition relative à une révision des **règles de sécurité communes dans le domaine de l'aviation civile** et à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (règlement de base de l'AESA).

Conférence de presse: +/- 17 h 15

* * *

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

La transmission vidéo, téléchargeable en format "diffusion"(MPEG 4), et la galerie de photos seront accessibles à l'adresse suivante: <http://tvnewsroom.consilium.europa.eu/permalink/82021>

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

Qualifications professionnelles dans le secteur de la navigation intérieure

Le Conseil sera invité à adopter une orientation générale sur un projet de directive relative à la **reconnaissance des qualifications professionnelles dans le secteur de la navigation intérieure**. La proposition vise à promouvoir la mobilité des travailleurs dans ce secteur. Elle établit un système commun de certificats qui s'appliquerait à l'ensemble de l'équipage, des apprentis jusqu'aux conducteurs.

Nécessité de mettre à jour le système actuel de qualifications professionnelles

Si la navigation intérieure est un mode de transport particulièrement économique et propre, seulement 7 % du fret de longue distance au sein de l'UE s'effectuent via les fleuves ou les canaux. Les difficultés en termes de mobilité des travailleurs, la pénurie permanente de main d'œuvre et l'inadéquation des aptitudes constituent l'un des obstacles au développement de la navigation intérieure.

La législation de l'UE en vigueur concernant la reconnaissance mutuelle des qualifications professionnelles dans le secteur de la navigation intérieure ne s'applique qu'aux conducteurs de bateaux ne naviguant pas sur le Rhin. Les autres membres de l'équipage de pont relèvent du champ d'application de la directive horizontale sur la reconnaissance des qualifications professionnelles, mais les dispositions de cette directive sont considérées comme inadéquates pour les professionnels des voies de navigation intérieure exerçant des activités transfrontalières fréquentes.

Un seul et même système fondé sur les compétences pour les membres d'équipage

Le projet de directive étendrait l'application des règles concernant la reconnaissance des qualifications professionnelles des conducteurs de bateaux à tous les membres d'équipage. Ces règles s'appliqueraient aux membres d'équipage de pont travaillant sur toute voie de navigation intérieure de l'UE relevant du champ d'application de la directive, y compris le Rhin.

En réponse aux demandes exprimées par le secteur et les États membres, le nouveau système introduira un cadre fondé sur les compétences, similaire à ceux utilisés dans d'autres modes de transport. Les compétences essentielles requises au niveau opérationnel et d'encadrement à bord étant décrites, elles pourront donc être évaluées.

La proposition définit des normes communes concernant les certificats, pour tous les postes de l'équipage, ainsi que des critères communs pour l'évaluation des compétences requises.

De meilleures carrières dans le secteur de la navigation intérieure

Le nouveau système devrait réduire les obstacles à l'entrée sur le marché professionnel de la navigation intérieure. Il offrira de nouvelles perspectives de carrière dans le secteur, rendant ainsi l'ensemble de la profession plus attrayante. La reconnaissance mutuelle automatique devrait accroître la mobilité de la main d'œuvre et aider les entreprises à recruter du personnel dans toute l'Europe. La quasi-totalité des entreprises du secteur étant plutôt de petite taille, susciter un intérêt accru pour la profession pourrait les aider à se développer, ce qui donnerait une impulsion à l'ensemble du secteur. Le fait que les qualifications soient fondées sur la compétence devrait également permettre d'améliorer la sécurité et de diminuer les coûts des accidents.

Prise en compte des disparités entre États membres et renforcement du CESNI

Le projet d'orientation générale introduit un degré de proportionnalité dans la directive, afin de tenir compte de la situation des États membres dans lesquels la navigation intérieure est inexistante ou est une activité mineure. En pareils cas, si certains critères objectifs sont remplis, il ne sera pas demandé aux États membres concernés de transposer la directive ou certaines parties de celle-ci.

Comme dans le cas de la directive relative aux prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, le projet de directive en examen est étroitement lié au Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), un organisme international institué sous l'égide de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Le CESNI élaborera différentes normes dans le domaine des qualifications professionnelles pour le compte de l'Union et de la CCNR. Chaque fois que l'une de ces normes sera disponible, un renvoi vers elle sera introduit dans la directive.

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

L'orientation générale qui doit être adoptée constituera la position du Conseil en vue des négociations avec le Parlement européen. Le Parlement n'a pas encore adopté sa position. Les deux institutions doivent trouver un accord sur le texte pour que celui-ci puisse entrer en vigueur.

Stimuler l'utilisation des voies de navigation intérieure

Le projet de directive est l'une des mesures destinées à améliorer la qualité de la navigation intérieure et à accroître le recours à ce mode de transport respectueux de l'environnement, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises (programme NAIADES II).

[Reconnaissance des qualifications professionnelles dans le secteur de la navigation intérieure - projet d'orientation générale](#)

[NAIADES II](#)

Accords dans les transports aériens

Le Conseil devrait adopter des mandats autorisant la Commission à entamer des négociations sur des **accords globaux dans le domaine des transports aériens** avec l'Association des nations du Sud-Est asiatique (ASEAN), les **Émirats arabes unis**, le **Qatar** et la **Turquie**.

Nouvelles possibilités, meilleur service et connectivité accrue

Les accords globaux au niveau de l'UE dans le domaine de l'aviation ont pour objectif de renforcer la compétitivité internationale du secteur aéronautique de l'UE et de garantir un service de qualité élevée aux passagers.

Ces accords visent à améliorer l'accès des compagnies aériennes aux marchés et à créer des possibilités d'investissement pour le secteur aéronautique européen sur d'importants marchés étrangers. Ils visent également à renforcer la connectivité internationale de l'Europe et à garantir une concurrence équitable et des conditions de marché transparentes pour les compagnies aériennes de l'UE.

Les compagnies aériennes, les aéroports et les voyageurs tireront profit du renforcement de la coopération et de la convergence réglementaires dans des domaines tels que la sécurité et la sûreté aériennes ainsi que la réglementation économique. Par ailleurs, ces accords permettront à l'UE de maintenir des normes élevées en matière de sécurité et de sûreté dans les transports aériens internationaux.

Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN)

L'ASEAN est une organisation régionale regroupant le Brunei, le Cambodge, l'Indonésie, le Laos, la Malaisie, le Myanmar, les Philippines, Singapour, la Thaïlande et le Viêt Nam. Ensemble, ces pays constituent le troisième plus grand partenaire commercial de l'UE en dehors de l'Europe. L'ASEAN représente un marché de l'aviation en croissance rapide et est actuellement en voie de créer un marché unique du transport aérien pour sa population de plus de 600 millions de personnes. L'accord global dans le domaine des transports aériens avec l'ASEAN sera le premier accord de l'UE de bloc à bloc dans le domaine de l'aviation.

Émirats arabes unis et Qatar

Les Émirats arabes unis et le Qatar font partie des marchés aéronautiques les plus dynamiques et à la plus forte croissance au monde. Leurs aéroports sont de grandes plateformes et leurs compagnies aériennes bénéficient d'une situation géographique favorable et des choix politiques qu'ont fait les autorités locales d'investir dans le secteur économique stratégique qu'est l'aviation. Les Émirats arabes unis ont plus de trafic direct avec l'UE que la Chine, l'Inde et le Japon réunis. Le marché UE-Émirats arabes unis est le sixième plus grand marché hors UE avec 18,2 millions de passagers par an. Le marché UE-Qatar représente 4,4 millions de passagers.

Turquie

La Turquie est un acteur régional essentiel dans le secteur aéronautique. Sa population de plus de 75 millions de personnes en fait également un des marchés les plus stratégiques et les plus dynamiques en Europe. Avec près de 40 millions de passagers en 2014, la Turquie est la plus grande destination pour le trafic de passagers en provenance et à destination de l'UE après les États-Unis.

Un objectif important des discussions avec la Turquie est la convergence réglementaire avec l'acquis de l'UE dans le domaine de l'aviation, le but ultime étant que la Turquie mette pleinement en œuvre la totalité de l'acquis dans le cadre du processus d'adhésion.

Les accords dans le domaine de l'aviation - un volet essentiel de la stratégie de l'aviation

Les propositions visant à négocier des accords globaux dans le domaine de l'aviation au niveau de l'UE avec des pays partenaires de premier plan ont été adoptées par la Commission en décembre 2015 dans le cadre de la "stratégie de l'aviation pour l'Europe".

Elles constituent un volet essentiel de cette stratégie, contribuant à l'objectif général qui consiste à renforcer la compétitivité et la viabilité de l'ensemble du réseau de valeur de l'aviation européenne dans un environnement de plus en plus mondialisé et concurrentiel.

[La politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation](#)

Émissions d'oxydes d'azote (NOx) des véhicules diesel

Les ministres tiendront un débat d'orientation sur les meilleurs moyens de réduire les **émissions d'oxydes d'azote (NOx) des véhicules diesel** sur la base de la législation en vigueur. La présidence rendra compte du résultat des discussions au Conseil "Environnement" le 20 juin. Elle a élaboré un [document de réflexion](#) contenant des questions destinées à structurer le débat.

Le débat fait suite à des révélations selon lesquelles certains constructeurs automobiles ont utilisé des dispositifs de manipulation pour frauder lors des essais d'émissions, les émissions de NOx étant en fait nettement plus élevées en conditions de conduite réelles que lors des essais en laboratoire.

Bien que l'utilisation de dispositifs de manipulation soit formellement interdite en Europe, elle est autorisée dans trois cas: pour protéger le moteur, pour démarrer le moteur et lorsque les émissions peuvent être vérifiées dans le cadre de la procédure d'essai.

Dans la pratique, les voitures sont dotées de dispositifs intégrés en vue de réduire les émissions, tels que les systèmes de recyclage des gaz d'échappement (RGE), mais ceux-ci sont souvent désactivés, par exemple en fonction de la température ambiante. Il en résulte que la pollution émise par les voitures sur la route peut s'avérer jusqu'à 600 % plus élevée que le niveau mesuré lors des tests en laboratoire.

Les normes européennes d'émission sont fixées par la législation sur les limites d'émissions et la réception par type. Au Conseil, les limites d'émissions relèvent du Conseil "Environnement" et la législation concernant la réception par type est du ressort du Conseil "Compétitivité".

Les règlements relatifs à la réception par type en ce qui concerne les émissions des véhicules à moteur sont en cours de révision (proposition de règlement dit "Euro 5/6"). Les discussions en sont au stade final, au cours duquel le Conseil et le Parlement négocient les dispositions du règlement révisé. Actuellement, l'UE élabore également une procédure pour mesurer les émissions en conditions réelles afin de remédier aux anomalies constatées (essai de mesure des émissions dans des conditions de conduite réelles). Les questions proposées par la présidence ne portent toutefois pas sur la révision des règles, mais visent plutôt à **préciser l'application du système en vigueur**.

En particulier, la présidence estime que, pour réduire les émissions de polluants atmosphériques, il importe de ne désactiver les systèmes de réduction des émissions de NOx que dans des circonstances exceptionnelles. En outre, les constructeurs devraient, partout dans le monde, recourir en permanence aux technologies les plus récentes. Ils devraient être tenus de prouver pourquoi les systèmes de réduction des émissions de NOx installés sur leurs véhicules doivent être désactivés, alors que, dans des circonstances analogues, ces dispositifs demeurent actifs à bord de véhicules d'autres constructeurs. Par conséquent, la présidence invite les ministres à faire part de leur point de vue sur **l'utilisation des technologies les plus récentes pour réduire les émissions de NOx**, notamment sur la possibilité d'utiliser ces technologies sur les véhicules déjà présents sur le marché.

Enfin, la présidence encourage les ministres à **communiquer les résultats des enquêtes** ouvertes dans plusieurs États membres concernant les procédures de réception par type en vigueur.

Préparation de l'assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Les ministres procèderont à un échange de vues sur la **contribution de l'UE aux négociations en cours concernant un mécanisme de marché mondial**, qui constituerait un outil essentiel pour **réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale**. Les 191 membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale devraient prendre leur décision lors de la prochaine assemblée de l'OACI, qui se tiendra du 27 septembre au 7 octobre 2016 à Montréal. Le régime envisagé devrait être mis en œuvre à partir de 2020.

Accord de Paris sur le climat et transport aérien

Lors de la conférence sur les changements climatiques qui s'est tenue à Paris en décembre 2015 (COP 21), 195 pays ont adopté l'accord de Paris, dont l'objectif convenu est de limiter l'augmentation de la température mondiale moyenne bien en deçà de 2° C par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle et de poursuivre les efforts pour limiter cette augmentation à 1,5° C. L'accord de Paris visant à lutter contre toutes les émissions anthropiques, ses objectifs s'appliquent également au transport aérien. Toutefois, l'accord ne concerne pas l'aviation internationale, ce qui signifie que les États membres de l'OACI poursuivent leurs efforts visant à limiter les émissions du transport aérien sur la base des instruments de l'OACI.

Nécessité d'agir pour lutter contre l'augmentation des émissions du transport aérien

D'après les données de l'OACI, l'aviation est actuellement responsable d'environ 2 % de l'ensemble des émissions. Toutefois, le transport aérien se développant à un rythme soutenu, les émissions de l'aviation internationale devraient augmenter considérablement dans les années à venir. Étant donné le caractère international du secteur des transports aériens, un mécanisme de marché mondial s'avère indispensable pour qu'il parvienne à réduire ses émissions à long terme.

Croissance neutre en carbone

Lors de l'assemblée tenue en 2013, l'OACI et ses États membres se sont fixé un objectif indicatif global consistant à plafonner les émissions nettes de carbone du transport aérien international à leur niveau de 2020 (ce qui correspond à une croissance neutre sur le plan des émissions de carbone à partir de 2020). L'OACI travaille sans relâche à une réduction des émissions du transport aérien en se concentrant sur un panier contenant les quatre types de mesures d'atténuation suivants: des améliorations technologiques, des améliorations sur les plans opérationnel et infrastructurel, des carburants de substitution durables et des mesures fondées sur le marché. En particulier, l'assemblée a unanimement décidé de mettre au point un mécanisme de marché mondial, qui devait être achevé et adopté en 2016 au plus tard. Le nouveau système devrait être opérationnel en 2021.

Objectif de l'UE en ce qui concerne le mécanisme de marché mondial

L'UE et ses États membres sont résolus à développer, sous la conduite de l'OACI, un mécanisme de marché mondial pour contribuer aux objectifs internationaux en matière de lutte contre le changement climatique. L'objectif général de l'UE est de mettre en place un mécanisme de marché mondial solide, qui soit conforme à l'objectif d'une croissance neutre en carbone à partir de 2020, qui soit non discriminatoire et qui évite des distorsions de concurrence.

Sécurité de l'aviation civile – révision des règles

Le Conseil prendra également note d'un rapport sur l'avancement des travaux (doc. 8522/16) concernant la proposition relative à une révision des **règles de sécurité communes dans le domaine de l'aviation civile et à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après, le "règlement de base de l'AESA")**. Le projet de règlement a pour but de préparer le système de l'UE en matière de sécurité aérienne aux défis des 10 à 15 prochaines années. Il contient les premières règles sur les drones applicables à l'ensemble de l'UE.

Règles de l'UE en matière de sécurité aérienne

Le système européen en matière de sécurité aérienne 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. 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.

Objectifs de la proposition

L'objectif principal de la proposition est de maintenir le niveau élevé de sécurité qu'on connaît actuellement en Europe, tout en permettant au secteur de l'aviation de l'UE de continuer à croître à l'avenir.

À cette fin, elle introduit une approche plus proportionnée et plus souple de la réglementation en matière de sécurité. Elle supprime également des exigences inutiles susceptibles d'étouffer l'esprit d'entreprise. Elle établit un cadre évolutif tenant compte des disparités entre les différents secteurs de l'aviation civile et des risques qui y sont liés.

La proposition a également pour but de combler les lacunes existantes en matière de sécurité et de mieux prendre en compte les interdépendances entre la sécurité aérienne et d'autres domaines, comme la sûreté aérienne ou la protection de l'environnement. Par exemple, elle prévoit une coopération entre les États membres, la Commission et l'AESA sur les questions de sûreté relatives à la sécurité, y compris la cybersûreté.

Un autre objectif est de créer un cadre réglementaire efficace pour de nouveaux modèles d'entreprise et des technologies émergentes. En particulier, la proposition établit des règles de l'UE pour l'intégration en toute sécurité des drones dans l'espace aérien européen. À l'heure actuelle, les seules règles auxquelles les drones sont éventuellement soumis sont celles qui peuvent exister au niveau national.

La proposition fait partie de la stratégie de l'aviation pour l'Europe, que la Commission a adoptée en décembre 2015.

État d'avancement des travaux

La présidence néerlandaise a travaillé sans relâche sur ce dossier d'une grande complexité technique. Des progrès importants ont été accomplis dans la recherche de compromis équitables.

Une grande attention a été accordée aux interdépendances existant entre **sécurité et sûreté** aériennes, y compris la cybersûreté dans ce domaine. Les États membres sont d'accord pour renforcer la coopération sur les questions de sûreté dans le domaine de l'aviation civile, tant entre nos autorités nationales compétentes qu'avec la Commission et l'AESA (lorsqu'il existe des interdépendances entre sécurité et sûreté aériennes)

En ce qui concerne les **drones**, les États membres soutiennent largement la mise en place de règles applicables dans l'ensemble de l'UE. Les dispositions visant spécifiquement les drones énoncent les principes fondamentaux et fixent la base juridique à partir de laquelle l'AESA sera appelée à élaborer des règles plus détaillées, celles-ci faisant déjà l'objet de débats au niveau des experts.

Bien que des progrès importants aient été réalisés, il reste néanmoins un certain nombre de questions à éclaircir avant que le Conseil soit en mesure d'arrêter une position.

Pour que l'acte juridique soit adopté, il faudra que le Conseil et le Parlement européen l'approuvent. Le Parlement n'a pas encore adopté sa position.

Divers

- Train de mesures sur la sécurité des navires à passagers
 - Informations communiquées oralement par la Commission
 - Programmes européens en matière de GNSS (EGNOS/Galileo)
 - Informations communiquées par la Commission
 - Sécurité routière
 - Informations communiquées par la Commission et par la délégation tchèque
 - Conséquences des irrégularités en matière d'émissions
 - Informations communiquées par la délégation allemande
 - Compte rendu de la session informelle du Conseil "Transports et environnement" (14 et 15 avril 2016) (déclaration d'Amsterdam)
 - [Informations communiquées par la présidence](#)
 - Communication de la Commission intitulée "Une stratégie de l'aviation pour l'Europe" Conclusions du sommet européen sur l'aviation (Amsterdam, 20 et 21 janvier 2016)
 - Informations communiquées par la présidence
 - Derniers développements dans le domaine de la sûreté aérienne
 - Informations communiquées par la Commission
 - Groupe de travail à haut niveau sur les zones de conflit
 - Informations communiquées par la Commission
 - Programme de travail de la prochaine présidence
 - [Informations communiquées par la présidence slovaque](#)
-