



CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE



14636/1/05 REV 1 (Presse 303)

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

2695ème session du Conseil

Transports, télécommunications et énergie

Bruxelles, le 1er/5 décembre 2005

Président **M. Alistair DARLING**
Ministre des transports
M. Alun MICHAEL
Ministre adjoint chargé de l'industrie et des régions
M. Malcolm WICKS
Ministre adjoint chargé de l'énergie

du Royaume-Uni

P R E S S E

Rue de la Loi, 175 B – 1048 BRUXELLES Tél.: +32 (0)2 285 9776 / 6319 Fax: +32 (0)2 285 8026
press.office@consilium.eu.int <http://ue.eu.int/Newsroom>

14636/1/05 REV 1 (Presse 303)

Principaux résultats du Conseil

*Le Conseil a adopté un règlement relatif à la création d'une **liste communautaire des transporteurs aériens "interdits"**.*

Il est également parvenu à un accord politique sur:

- une directive relative à l'accès au marché des **services ferroviaires internationaux de passagers**;
- un règlement sur les **droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux**;
- une directive relative à la **certification du personnel de bord** assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté.

En outre, le Conseil a adopté des conclusions sur:

- **les changements climatiques et les énergies durables**;
- **l'initiative "i2010"** - Une société de l'information pour la croissance et l'emploi;
- **l'e-accessibilité**;
- l'accélération de la **transition de la radiodiffusion analogique à la radiodiffusion numérique**;
- **stimuler les perspectives d'emploi dans le secteur maritime** de la Communauté et attirer les jeunes vers les professions maritimes.

*Le Conseil a aussi adopté de nouvelles mesures pour garantir la **sécurité de l'approvisionnement en électricité** et les investissements dans les infrastructures.*

SOMMAIRE¹

PARTICIPANTS.....	6
--------------------------	----------

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

ÉNERGIE.....	9
– AMÉLIORER LA LÉGISLATION - Mise en œuvre et résultats du train de mesures de libéralisation du secteur de l'énergie.....	9
– CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET ÉNERGIES DURABLES - Conclusions du Conseil.....	11
– RELATIONS INTERNATIONALES DE L'UE DANS LE DOMAINE DE L'ÉNERGIE	16
TÉLÉCOMMUNICATIONS	17
– AMÉLIORATION DE LA RÉGLEMENTATION - Examen du cadre réglementaire pour les marchés des communications électroniques et la politique en matière de spectre radioélectrique	17
– INITIATIVE "i2010" - Une société de l'information pour la croissance et l'emploi	19
– Stratégie i2010 - Conclusions du Conseil	19
– E-accessibilité - Conclusions du Conseil	23
– L'ACCÉLÉRATION DE LA TRANSITION DE LA RADIODIFFUSION ANALOGIQUE À LA RADIODIFFUSION NUMÉRIQUE - Conclusions du Conseil	26
– SOMMET MONDIAL SUR LA SOCIÉTÉ DE L'INFORMATION (SMSI).....	29
TRANSPORTS TERRESTRES	30
– ACCÈS AU MARCHÉ FERROVIAIRE.....	30
– DROITS ET OBLIGATIONS DES VOYAGEURS FERROVIAIRES INTERNATIONAUX.....	31
– CERTIFICATION DES CONDUCTEURS DE TRAINS.....	32
– PERMIS DE CONDUIRE.....	33

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://ue.eu.int>.
- 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.

TRANSPORTS MARITIMES	34
– EMPLOI DANS LE SECTEUR MARITIME - Stimuler les perspectives d'emploi dans le secteur maritime de la Communauté et attirer les jeunes vers les professions maritimes - conclusions du Conseil	34
AVIATION.....	42
– RELATIONS EXTÉRIEURES DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION	42
– Négociations UE/États-Unis sur un accord concernant les transports aériens	42
– Accord aérien avec la Chine	43
– SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE	44
QUESTIONS INTERMODALES	45
– GALILEO.....	45
DIVERS	46
– Les objectifs non contraignants comme instrument de la politique dans le domaine énergétique	46
– Suivi de la conférence ministérielle informelle "Vérone III" consacrée à "L'éducation et la formation tout au long de la vie en faveur de la sécurité routière"	46
– Paquet de mesures en faveur de la sécurité maritime	46
– Présentation de l'entreprise commune SESAR.....	46
– Communication de la Commission intitulée "L'extension des missions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne - Un Agenda pour 2010"	47
– Mémoire sur la sécurité du transport aérien présenté par la délégation française	47
– Mémoire sur la situation du transport routier présenté par la délégation française	47
– Conférence ministérielle sur les autoroutes de la mer	47
– Équipage des navires assurant des services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur entre États membres	47

AUTRES POINTS APPROUVÉS

AVIATION

– Liste noire des transporteurs aériens présentant des risques pour la sécurité	48
---	----

TRANSPORTS MARITIMES

– Agence européenne pour la sécurité maritime - contribution financière de l'UE pour 2007-2013	48
--	----

TÉLÉCOMMUNICATIONS

- Technologies de l'information et de la communication - Prolongation du programme en 2006.....49
- Système public de radiomessagerie unilatérale - bandes de fréquences.....49

ÉNERGIE

- Sécurité de l'approvisionnement en électricité et investissements dans les infrastructures *50
- Réseaux transeuropéens d'énergie *50

AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

- Commissaires aux comptes extérieurs des Banques centrales nationales - Irlande51

MARCHÉ INTÉRIEUR

- Véhicules - Contrôle technique - Adhésion à l'accord des Nations unies51

PARTICIPANTS

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

Belgique:

M. Marc VERWILGHEN

Ministre de l'économie, de l'énergie, du commerce
extérieur et de la politique scientifique
Ministre de la mobilité

M. Renaat LANDUYT

République tchèque:

M. Milan ŠIMONOVSKÝ

Vice-président du gouvernement et ministre des transports

Mme Dana BÉROVÁ

Ministre de l'informatique

M. Milan URBAN

Ministre de l'industrie et du commerce

Danemark:

M. Flemming HANSEN

Ministre des transports et de l'énergie

Allemagne:

M. Wolfgang TIEFENSEE

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

M. Georg-Wilhelm ADAMOWITSCH

Secrétaire d'État au ministère 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. George SALAGOUDIS

Secrétaire d'État au développement

M. Anastasios NERATZIS

Secrétaire d'État aux transports et aux communications

Espagne:

Mme Magdalena ÁLVAREZ ARZA

Ministre de l'infrastructure et des transports

M. Francisco ROS PERÁN

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

M. Antonio FERNÁNDEZ SEGURA

Secrétaire général chargé de l'énergie

France:

M. Dominique PERBEN

Ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de
la mer

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

M. Pat the Cope GALLAGHER

Ministre adjoint ("Minister of State") au ministère des
communications, des ressources marines et naturelles,
chargé des affaires maritimes

Italie:

M. Mario LANDOLFI

Ministre des communications

M. Pietro LUNARDI

Ministre des infrastructures et des transports

M. Mario VALDUCCI

Secrétaire d'État aux activités productives

Chypre:

M. Yiorgos LILLIKAS

Ministre du commerce, de l'industrie et du tourisme

M. Haris THRASSOU

Ministre des communications et des travaux publics

Lettonie:

M. Arturs Krišjānis KARIŅŠ

Ministre de l'économie

M. Ainārs ŠLESERS

Ministre des transports et des communications

M. Jānis REIRS

Ministre, chargé de l'administration en ligne

Lituanie:

M. Petras Povilas ČESNA
M. Anicetas IGNOTAS
M. Valdemaras SALAUSKAS

Ministre des transports et des communications
Sous-secrétaire d'État au ministère de l'économie
Sous-secrétaire d'État au ministère des transports et des communications

Luxembourg:

M. Jeannot KRECKÉ

M. Lucien LUX
M. Jean-Louis SCHILTZ

Ministre de l'économie et du commerce extérieur, ministre des sports
Ministre de l'environnement, ministre des transports
Ministre de la coopération et de l'action humanitaire, ministre délégué aux communications

Hongrie:

M. Mihály JAMBRIK

Secrétaire d'État administratif, ministère de l'informatique et des communications

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

M. Martin BARTENSTEIN

Vice-chancelier et ministre fédéral des communications, de l'innovation et de la technologie
Ministre fédéral de l'économie et du travail

Pologne:

M. Grzegorz BLIŹNIUK

M. Tomasz WILCZAK
M. Piotr STOMMA

Sous-secrétaire d'État au ministère de l'intérieur et de l'administration
Sous-secrétaire d'État au ministère de l'économie
Sous-secrétaire d'État au ministère des transports et de la construction

Portugal:

M. Paolo CAMPOS

Secrétaire d'État adjoint aux travaux publics et aux communications

Slovénie:

M. Andrej VIZJAK
M. Janez BOŽIČ

Ministre de l'économie
Ministre des transports

Slovaquie:

M. Pavol PROKOPOVIČ

M. László POMOTHY

Ministre des transports, des postes et des télécommunications
Secrétaire d'État du ministère de l'économie

Finlande:

Mme Susanna HUOVINEN
M. Mauri PEKKARINEN

Ministre des transports et des communications
Ministre du commerce et de l'industrie

Suède:

Mme Ulrica MESSING

Ministre au ministère de l'industrie, de l'emploi et des communications, chargé de l'infrastructure

Royaume-Uni:

M. Alistair DARLING
M. Stephen LADYMAN
M. Alun MICHAEL

M. Malcolm WICKS

Ministre des transports et ministre pour l'Ecosse
Ministre adjoint ("Minister of State") chargé des transports
Ministre adjoint ("Minister of State") chargé de l'industrie et des régions
Ministre adjoint ("Minister of State") chargé de l'énergie

Commission:

M. Jacques BARROT
Mme Viviane REDING
Mme Neelie KROES
M. Andris PIEBALGS

Vice-président
Membre
Membre
Membre

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

Bulgarie:

M. Peter MUTAFCHIEV
Mme Ivanka DILOVSKA

Ministre des transports
Ministre adjoint de l'économie et de l'énergie

Roumanie:

M. Zsolt NAGY

M. Ioan Codrut SERES
M. Septimiu BUZASU

Ministre de la communication et de la technologie de
l'information
Ministre de l'économie et du commerce
Secrétaire d'État, ministre des transports, de la
construction et du tourisme

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

ÉNERGIE

– *AMÉLIORER LA LÉGISLATION - Mise en œuvre et résultats du train de mesures de libéralisation du secteur de l'énergie*

Le Conseil a tenu un débat d'orientation sur les effets du train de mesures de libéralisation du secteur de l'énergie, à la suite des discussions sur la politique énergétique européenne qui ont eu lieu lors de la réunion informelle des chefs d'État ou de gouvernement qui s'est tenue à Hampton Court le 27 octobre¹. La Commission a présenté une communication portant sur la mise en œuvre du marché intérieur de l'électricité et du gaz naturel², ainsi qu'un document d'analyse sur les premiers résultats d'une enquête sectorielle, qui ont fourni les éléments nécessaires au débat des ministres.

Au terme du débat, la présidence a résumé les travaux de la manière suivante:

- La sécurité des approvisionnements en électricité et en gaz à des prix concurrentiels, fournis sur des marchés ouverts, transparents et concurrentiels, avec une protection suffisante des consommateurs finaux, est indispensable pour la compétitivité de l'Europe et des progrès ont été enregistrés grâce aux deuxièmes directives sur le gaz et l'électricité conduisant à l'ouverture complète des marchés en juillet 2007.
- Il convient toutefois de trouver le juste équilibre entre les trois objectifs que sont la création de marchés concurrentiels, la sécurité des approvisionnements et la compatibilité avec l'environnement, tout en tenant compte des situations nationales.
- L'exposé et le document d'analyse de la Commission arrivent à point nommé. Ils mettent en évidence les domaines où il y a lieu de faire davantage afin de mettre en place un marché intérieur de l'énergie efficace. Avant d'examiner de nouvelles mesures législatives, il pourrait sans doute être nécessaire d'approfondir l'étude de certains facteurs tels que le rôle des contrats gaziers à long terme et des fournisseurs extérieurs, les effets du système d'échange de quotas d'émissions et des prix des sources d'énergie primaires, la manière d'évaluer la concentration du marché et les moyens de garantir des réserves de capacité suffisantes.
- Il existe un consensus sur le fait que la législation existante doit être mise en œuvre intégralement dans tous les États membres, tant à la lettre qu'en esprit. La Commission surveillera l'évolution de la situation et fera rapport sur les progrès accomplis, en recourant, si nécessaire, à ses pouvoirs d'exécution. Il pourrait être fait davantage appel à des mesures non réglementaires, telles que l'échange de bonnes pratiques.

¹ Doc. 13991/05.

² Doc. 14800/05.

- Tous les acteurs du marché doivent avoir un accès égal à des informations exactes, actualisées et complètes, en particulier en ce qui concerne la formation des prix. La législation actuelle permettrait déjà de fournir aux marchés davantage d'informations, sous le contrôle et la surveillance efficaces des autorités de régulation, qui devraient examiner s'il demeure des obstacles à la fourniture d'informations suffisantes.
- Le développement coordonné des marchés régionaux est un moyen pratique de réaliser une intégration plus poussée du marché et il convient d'intensifier les efforts dans ce domaine. La tenue de réunions régulières au niveau régional, qui se concentreraient sur les obstacles concrets qui entravent les échanges transfrontaliers et qui seraient organisées sur le modèle des marchés nordique et d'Europe du Nord-Ouest, pourrait apporter une contribution utile.
- Des inquiétudes ont été exprimées au sujet d'obstacles qui pourraient freiner les investissements dans les infrastructures transfrontalières et sur le moyen de rendre les marchés suffisamment fluides. Il y a lieu d'encourager les investissements par la mise en place dans les États membres de cadre réglementaires stables et offrant des incitations claires aux investissements.
- Les autorités nationales de régulation et de la concurrence joueront un rôle de plus en plus important dans la mise en place de marchés de l'énergie libéralisés dans l'ensemble de l'UE. Elles devraient pouvoir remplir réellement leur mission et coopérer entre elles, en particulier en ce qui concerne des questions telles que la régulation de l'accès aux réseaux transfrontaliers et des échanges transfrontaliers.
- Un accès équitable et non discriminatoire au réseau pour tous les utilisateurs du système est un des éléments essentiels pour développer la concurrence. Cela requiert une véritable dissociation des activités de réseau.
- Le débat vaste et franc de ce jour représente une contribution utile en vue des Conseils européens de décembre et de printemps, dans la ligne tracée lors de la réunion informelle des chefs d'État ou de gouvernement du 27 octobre, qui a mis en évidence l'importance que revêt un marché intérieur européen de l'énergie ouvert dans le cadre d'une politique européenne de l'énergie.
- Il existe un soutien général en faveur des projets de la Commission qui visent à consulter et à poursuivre l'examen des questions soulevées à Hampton Court dans une perspective à plus long terme, à savoir les changements climatiques, l'efficacité énergétique, la sécurité des approvisionnements et l'approfondissement du marché intérieur.
- Le Conseil attend avec intérêt le livre vert que la Commission consacrera à ces questions.

– ***CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET ÉNERGIES DURABLES - Conclusions du Conseil***

Le Conseil a tenu un débat d'orientation sur les changements climatiques et les énergies durables, qui a fourni à la Commission des indications sur les préoccupations des États membres et les priorités, dont elle devra tenir compte, notamment lors de l'élaboration de son plan d'action sur l'efficacité énergétique et du réexamen du système d'échange de quotas d'émission. À l'issue du débat, les conclusions ci-après sur les changements climatiques et les énergies durables ont été adoptées:

"Dans l'esprit de l'Agenda de Lisbonne, la politique énergétique doit fortement contribuer à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Dans le même temps, la stratégie de l'UE à moyen et long terme pour lutter contre le changement climatique préconisée par le Conseil européen du printemps 2005 devrait:

- mettre l'accent en particulier sur l'efficacité environnementale,
- tenir compte de la nécessité de promouvoir la compétitivité et un approvisionnement en énergie abordable,
- promouvoir des mesures permettant de réduire les émissions et présentant un bon rapport coût efficacité,
- reconnaître qu'il est nécessaire que des efforts soient consentis conjointement par tous les pays eu égard à leurs responsabilités communes mais différenciées et à leurs capacités respectives,
- assurer la sécurité des investissements publics et privés.

Dès lors, le Conseil:

1. SE FÉLICITE

- du Livre vert sur l'efficacité énergétique, élaboré par la Commission (doc. 10368/05)

2. RAPPELLE

- que la politique énergétique doit assurer une approche équilibrée et coordonnée du triple objectif de sécurité de l'approvisionnement énergétique, de compétitivité et de durabilité environnementale;
- la contribution des ministres de l'énergie et des ministres de l'environnement au Conseil européen du printemps 2005 (doc. 6522/05 et 6892/05) et les conclusions du Conseil européen de printemps (doc. 7619/05),

- la communication de la Commission de février 2005 intitulée "Vaincre le changement climatique planétaire";
- les discussions qui ont eu lieu dans d'autres formations du Conseil au sujet des corrélations entre les objectifs poursuivis en matière de changement climatique, d'énergie et de compétitivité, ainsi que les conclusions du Conseil "Environnement" concernant les changements climatiques, adoptées les 20 décembre 2004 (doc. 16298/04) et 17 octobre 2005 (doc. 13435/05);
- le large débat qui a eu lieu dans le cadre du Forum pour les énergies durables (Amsterdam, 13 et 14 octobre), du Groupe de haut niveau sur l'efficacité énergétique (le 29 septembre) et de la Conférence internationale sur l'efficacité énergétique (Londres, 2 et 3 novembre);
- l'engagement de longue date du Conseil en faveur du développement des sources d'énergie renouvelables, dont témoignent la directive 2001/77/CE relative à la promotion de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables sur le marché intérieur de l'électricité et la directive 2003/30/CE visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports, ainsi que plusieurs séries de conclusions,

3. SOULIGNE que

- à coût égal, l'efficacité énergétique est susceptible de donner de meilleurs résultats que tout accroissement des sources d'énergie primaire;
- les stratégies d'investissement dans des énergies plus propres et plus durables peuvent contribuer à la réalisation de toute une série d'objectifs englobant la sécurité énergétique, la compétitivité, l'emploi, la qualité de l'air et la réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- en 2003, la consommation d'énergie dans l'UE (à 25), à l'exclusion des transports, représentait 63 % environ des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union européenne. Le secteur des transports représentait quant à lui environ 19 % des émissions la même année;
- les décisions prises dans le monde entier en matière d'investissements dans les infrastructures, les technologies et les systèmes énergétiques auront des répercussions directes sur la capacité de l'ensemble des pays à lutter contre le problème du changement climatique dans un avenir prévisible;
- ces décisions confrontent l'UE à un défi politique tout en lui offrant une opportunité économique au regard de ses objectifs de compétitivité internationale et de sécurité de l'approvisionnement;
- la mise au point d'une stratégie intégrée visant à réaliser les objectifs fixés en matière de changement climatique et de politique énergétique pourrait réduire le coût des mesures et accroître le degré de sécurité à mesure que nous évoluons, à l'échelle planétaire, vers une économie générant peu d'émissions de carbone.

4. SOULIGNE que

- les mesures destinées à améliorer l'efficacité énergétique et présentant un bon rapport coût-efficacité sont l'un des moyens les plus rapides et efficaces de réduire la demande énergétique en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre, conformément aux objectifs poursuivis par l'UE en matière de changement climatique, tout en améliorant la compétitivité des entreprises européennes, conformément à l'Agenda de Lisbonne, et en contribuant de manière significative à la sécurité de l'approvisionnement énergétique;
- des décisions prises en temps utile sur l'avenir de la politique dans le domaine de l'énergie de l'UE, incitant à innover pour définir des modes de production et de consommation d'énergie qui soient abordables, efficaces, sûrs et respectueux de l'environnement, contribueront à doter l'Union européenne d'un net avantage concurrentiel dans la transition vers une économie générant peu d'émissions de carbone;
- considérant qu'il est nécessaire de disposer d'un cadre global cohérent couvrant tous les aspects de l'efficacité énergétique, il convient de mener des actions diversifiées en fonction des secteurs et selon que l'on agit au niveau européen, national ou local;
- il est important, à cet égard, d'adopter dans les meilleurs délais une directive relative à l'efficacité énergétique dans les utilisations finales et aux services énergétiques.

5. RECONNAÎT que

- si le potentiel d'amélioration de l'efficacité énergétique varie selon les États membres, tous les États membres mènent déjà activement d'importantes politiques d'amélioration de l'efficacité énergétique s'articulant autour d'une grande variété de mesures destinées à surmonter les obstacles à la réalisation de nouvelles économies d'énergie;
- l'UE doit impérativement coopérer avec des acteurs clés extérieurs à l'Union européenne, en particulier les pays en développement, conformément aux engagements pris par l'UE lors du Sommet mondial sur le développement durable et à la stratégie de l'UE en matière de changements climatiques dans le contexte de la coopération au développement. Elle se félicite donc de la mise en place du partenariat et de l'initiative intervenues respectivement lors des sommets UE-Chine et UE-Inde, qui amélioreront la coopération en matière de changement climatique, y compris en ce qui concerne les énergies propres et l'efficacité énergétique, et favoriseront le développement durable¹;
- étant donné que la mise en œuvre des mesures visant à améliorer l'efficacité énergétique passera de plus en plus par un nombre élevé de décisions individuelles, il convient de promouvoir davantage le rôle du grand public et sa sensibilisation.

¹ À titre d'exemple, le partenariat UE-Chine inclura une coopération sur le développement, le déploiement et le transfert des technologies à faible intensité carbonique, y compris les technologies avancées du charbon à émissions proches de zéro faisant appel à la séquestration du carbone, ainsi qu'un Plan d'action UE-Chine pour la coopération industrielle en matière d'efficacité énergétique et d'énergies renouvelables.

6. SOULIGNE

- la nécessité de mettre davantage en évidence l'efficacité énergétique dans tous les secteurs, y compris dans le secteur public, qui devrait montrer aux autres secteurs la voie à suivre;
- l'importance de l'échange de bonnes pratiques au sein de l'Union et la nécessité d'assurer la synergie et la compatibilité avec d'autres domaines d'action, en particulier la politique de l'environnement et celle des transports;
- que les secteurs des transports et du bâtiment, en particulier, présentent un potentiel élevé en termes d'amélioration de l'efficacité énergétique;
- la nécessité de mettre davantage l'accent sur la recherche, le développement et le déploiement de produits et de technologies à bon rendement énergétique, dont pourrait également bénéficier le potentiel d'exportation de l'UE;
- le potentiel que constitue une production d'énergie plus efficace, y compris avec des émissions faibles ou nulles.

7. SE FÉLICITE DE CE QUE LA COMMISSION AIT L'INTENTION

- d'élaborer en 2006 un plan d'action ambitieux et réaliste en matière d'efficacité énergétique qui devrait notamment:
 - exploiter dans toute la mesure du possible et par des procédés assurant un bon rapport coût-efficacité le potentiel d'économies d'énergie mis en évidence dans le Livre vert;
 - contribuer à l'instauration d'une stabilité à long terme pour les investisseurs opérant sur les marchés de l'énergie;
 - faire apparaître le potentiel que présentent tout un éventail de mesures et d'instruments tels que l'étiquetage des produits, les règles et normes, les mesures axées sur le marché et autres mesures de soutien, les marchés publics, les accords volontaires, le financement par des tiers, les campagnes d'information et les audits dans le secteur de l'énergie, y compris, lorsque les circonstances le permettent, dans des secteurs présentant un potentiel élevé, comme par exemple les transports et le bâtiment;
 - reposer sur une analyse fiable des avantages et des coûts; et
 - examiner la nécessité de principes harmonisés pour des instruments tels que les certificats;

- d'encourager les éco-innovations et l'amélioration de la productivité au moyen de l'éco-efficacité, conformément au Plan d'Action en faveur des Écotechnologies, et de promouvoir le développement des produits et technologies à bon rendement énergétique et leur adoption par le marché;
- de poursuivre l'élaboration du programme "Énergie intelligente – Europe" dans le cadre du programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (PIC).

8. INVITE INSTAMMENT LES ÉTATS MEMBRES À

- assurer l'application effective de la législation communautaire relative à l'efficacité énergétique, notamment la directive 2002/91/CE sur la performance énergétique des bâtiments, la directive 2004/8/CE concernant la promotion de la cogénération et la directive 2005/32/CE établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits consommateurs d'énergie;
- mettre à profit les dispositions de la directive 2003/54/CE concernant le marché intérieur de l'électricité qui ont trait à l'efficacité énergétique.

9. INVITE LA COMMISSION À

- veiller à ce que l'efficacité énergétique soit explicitement couverte dans ses propositions relatives à une stratégie révisée de développement durable de l'UE et au nouveau Programme européen sur le changement climatique;
- étudier en détail, lorsqu'elle élaborera son analyse des avantages et des coûts des mesures destinées à lutter contre les changements climatiques, la contribution que peuvent apporter les mesures d'amélioration de l'efficacité énergétique, et présenter un rapport concernant les effets des instruments relatifs aux échanges de quotas d'émission sur les autres instruments dans le secteur de l'énergie, comme annoncé lors du Conseil européen du printemps 2003;
- prendre en compte, dans son prochain réexamen du système d'échange de quotas d'émission de l'UE, la nécessité, sur le long terme, d'assurer la sécurité et la transparence du cadre réglementaire et un bon rapport coût-efficacité, dans le contexte de l'élaboration, déjà engagée, de la stratégie de l'UE à moyen et à long terme pour lutter contre le changement climatique. Dès lors, la Commission devrait réexaminer ce système et, le cas échéant, présenter dès que possible des propositions pour le rendre plus efficace, en tenant compte de la nécessité de promouvoir la compétitivité et un approvisionnement en énergie abordable;
- fonder ce réexamen sur des données exhaustives et fiables et veiller à ce que les éventuelles perturbations du marché dans les secteurs visés par le système d'échange de quotas d'émission de l'UE soient corrigées en temps utile;
- tout mettre en œuvre pour donner des orientations suffisamment tôt aux fins de l'élaboration de la deuxième série de plans nationaux d'allocation des quotas;
- procéder rapidement à la mise en œuvre des mesures dans le cadre prévu par la directive sur l'écoconception."

– **RELATIONS INTERNATIONALES DE L'UE DANS LE DOMAINE DE L'ÉNERGIE**

a) *Le dialogue énergétique UE-Russie et le Conseil de partenariat permanent*

La présidence a fait un compte-rendu de la réunion du Conseil de partenariat permanent UE-Russie sur l'énergie, qui s'est tenue à Londres le 3 octobre (*voir communiqué de presse doc. 12902/05*).

b) *Dialogue UE-OPEP*

La présidence a informé les ministres des progrès réalisés dans le dialogue énergétique UE-OPEP, dont la deuxième réunion se tiendra à Vienne, Autriche, le 2 décembre. Cette réunion fait suite à celle qui s'est déroulée le 9 juin dernier et elle traitera des questions suivantes: évolution récente des politiques énergétiques et du marché pétrolier et dialogue énergétique UE-OPEP (y compris un compte-rendu sur la table ronde du 21 novembre, un tour d'horizon de la préparation d'une prochaine conférence sur les technologies énergétiques (premier semestre 2006) et sur les politiques énergétiques (deuxième semestre 2006) et réflexion sur la coopération dans le domaine des technologies).

c) *Traité sur l'énergie*

La présidence a informé les ministres de la signature d'un traité sur l'énergie avec les pays de l'Europe du Sud-Est, qui a eu lieu à Athènes le 25 octobre.

d) *Traité sur la Charte de l'énergie*

La présidence a fait un compte-rendu sur les questions à examiner lors de la 16ème réunion de la Conférence relative au traité sur la Charte de l'énergie, qui se tiendra le 9 décembre, notamment sur la désignation d'un nouveau secrétaire général et les négociations relatives à un protocole sur le transit de l'énergie.

TÉLÉCOMMUNICATIONS

– *AMÉLIORATION DE LA RÉGLEMENTATION - Examen du cadre réglementaire pour les marchés des communications électroniques et la politique en matière de spectre radioélectrique*

Le Conseil a tenu un débat d'orientation sur la base d'un questionnaire, élaboré par la présidence¹, sur la mise en oeuvre du cadre réglementaire pour les marchés des télécommunications et les incidences futures de la gestion du spectre radioélectrique.

À la suite de cet échange de vues constructif au sein du Conseil, la présidence a tiré les conclusions suivantes:

"Cadre réglementaire pour les communications électroniques

- Les délégations sont convenues que le cadre réglementaire pour les communications électroniques est une mesure législative européenne importante, qui joue un rôle essentiel dans la création de marchés ouverts et compétitifs dans le domaine des technologies de l'information et de la communication et, dès lors, pour la réalisation du programme de Lisbonne.
- Dans l'état actuel des choses, les délégations ont noté qu'il était nécessaire de déployer davantage d'efforts pour améliorer la mise en oeuvre du cadre existant, tout en admettant que cela n'est pas aisé pour les nouveaux États membres, pour lesquels cette mise en oeuvre représente une tâche plus complexe.
- Les délégations ont également été d'accord pour estimer que l'examen du cadre réglementaire pour les communications électroniques et la recommandation sur les marchés pertinents sont une priorité pour 2006, bien qu'il existe des divergences de vues sur l'ampleur que l'examen doit revêtir. Plusieurs délégations ont indiqué qu'il fallait veiller à ce que la réglementation soit en phase avec l'évolution des marchés et des techniques. Les délégations se sont félicitées du lancement d'une consultation publique par la Commission.
- Les délégations ont mis en exergue un certain nombre de questions qu'il convient de prendre en compte dans le cadre de cet examen:
 - l'importance de la concurrence et des investissements dans les réseaux de la prochaine génération; un débat a eu lieu sur la meilleure manière de tenir compte de ces éléments;
 - la manière d'établir une réglementation aussi souple que possible, n'intervenant que lorsque cela est nécessaire afin d'éliminer les distorsions du marché. Il a été souligné que les analyses de marché sont une composante particulièrement importante de ce processus;
 - la nécessité d'examiner plus en profondeur le processus de l'article 7 en vue de le rendre plus efficace, plus simple et demandant moins de ressources;

¹ Doc. 13965/05.

- la nécessité de tenir compte des exigences des consommateurs et du public, en particulier pour ce qui est du contenu, de la sûreté et de la sécurité.
- Les délégations ont recensé quatre défis principaux pour l'avenir. Premièrement, il faut faire en sorte que la réglementation favorise la concurrence et encourage les investissements; deuxièmement, il convient de relever les défis de la convergence; troisièmement, il y a lieu d'utiliser mieux et plus efficacement le spectre radioélectrique et, enfin, il faut relever les défis posés par la concurrence au niveau mondial.
- Les délégations ont exprimé leurs remerciements pour l'occasion qui leur a été offerte d'aborder cette question importante et elles ont formulé l'espoir d'avoir un débat plus approfondi avec la Commission et les autres États membres tout au long de l'année 2006.

Spectre radioélectrique

- Les délégations ont souligné que le spectre radioélectrique devient une ressource économique et sociale de plus en plus précieuse, notamment en raison de la plus grande convergence qu'offrent les technologies sans fil.
- Les avis sont partagés quant à la manière la plus adéquate de gérer le spectre et sur le niveau d'harmonisation approprié. Toutes les délégations ont souhaité disposer d'un processus de gestion plus souple et plus efficace.
- Quelques délégations se sont prononcées en faveur d'une approche davantage fondée sur le marché, tout en reconnaissant que sa mise en oeuvre se heurte à certaines limites. D'autres délégations se sont déclarées préoccupées par la libéralisation du spectre radioélectrique et ont indiqué qu'avant d'adopter une position définitive, elles préféreraient attendre les résultats des nouvelles analyses et discussions, en particulier dans le cadre de la Conférence régionale des radiocommunications (CRR-06) en 2006.
- Plusieurs délégations ont mis en exergue l'importance du "dividende numérique" produit par le passage de la télévision analogique à la télévision numérique; il convient d'examiner plus en détail le large éventail des utilisations potentielles des fréquences qui en résulte.
- Les délégations sont convenues que le spectre radioélectrique est un thème politique important et qu'il faut poursuivre les discussions au sein du Conseil pour définir la bonne marche à suivre.
- En conclusion, les points clés sont le pragmatisme (dans la vision de la gestion du spectre), la souplesse (dans la manière de traiter ce dossier complexe) et l'efficacité (dans la gestion concrète du spectre)."

- *INITIATIVE "i2010" - Une société de l'information pour la croissance et l'emploi*
- *Stratégie i2010 - Conclusions du Conseil*

Le Conseil a tenu un débat d'orientation public sur la stratégie i2010 de l'UE, sur la base d'un questionnaire proposé par la présidence¹, et a adopté les conclusions ci-après:

"LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

1. ACCUEILLE AVEC INTÉRÊT

- la communication de la Commission intitulée "i2010 – Une société de l'information pour la croissance et l'emploi";
- la communication de la Commission sur l'accessibilité;
- les communications de la Commission intitulées "Spectre radioélectrique: La politique de l'Union européenne pour le futur - second rapport annuel" et "Une approche fondée sur le marché en matière de gestion du spectre radioélectrique dans l'Union européenne".

2. RAPPELLE

- les conclusions de la présidence du Conseil européen de Lisbonne en mars 2000;
- les conclusions de la présidence du Conseil européen de mars 2005;
- la résolution du Conseil du 9 décembre 2004 sur l'avenir des technologies de l'information et de la communication (TIC).

3. SOULIGNE

- que des politiques plus ciblées, plus efficaces et mieux intégrées au niveau tant européen que national dans le domaine des TIC sont essentielles pour stimuler la croissance économique et la productivité, qui figurent au nombre des objectifs de Lisbonne;
- que la stratégie i2010 relève de la responsabilité commune partagée entre les États membres, les institutions européennes et les différents intervenants. Il importe à cet égard que les États membres aient la flexibilité nécessaire pour tenir compte de leurs particularités et qu'un véritable dialogue soit engagé avec tous les acteurs;

¹ Doc. 13961/05.

- qu'un marché des services de communications électroniques ouvert, compétitif et innovant ainsi qu'un secteur européen des TIC fort et compétitif sont des éléments clés d'une meilleure exploitation des TIC, tout comme la coordination des approches politiques, le cas échéant, afin de promouvoir l'utilisation efficace et flexible du spectre radioélectrique dans l'UE.

4. Se FÉLICITE de l'intention de la Commission:

- de revoir le fonctionnement du cadre réglementaire des communications électroniques, y compris en ce qui concerne les questions de gestion du spectre relevant de la compétence de la Communauté, ainsi que les législations dans le domaine de l'audiovisuel et les mesures connexes dans les secteurs concernés par la convergence, au vu de l'évolution du marché et des technologies et compte tenu des objectifs d'intérêt général, et de proposer des mesures appropriées fondées sur une étude d'impact;
- et, dans la mise en œuvre de l'initiative i2010, de:
 - prendre les mesures nécessaires à la mise au point effective de la stratégie i2010, en mettant sur pied un groupe de haut niveau réunissant des représentants des États membres;
 - rendre compte chaque année au Parlement européen et au Conseil, par un rapport sur la société européenne de l'information, de l'état d'avancement des priorités d'action de la stratégie i2010 par rapport aux indicateurs pertinents établis par la Commission et les États membres, en proposant au besoin les modifications qui s'imposent, sur la base des éléments nouveaux et d'une analyse statistique, afin que l'initiative i2010 reste pertinente et tournée vers l'avenir;
 - mesurer les progrès accomplis, dans un rapport à mi-parcours à établir en 2008, afin de s'assurer que la stratégie i2010 contribue à la réalisation des objectifs de Lisbonne.

5. INVITE LA COMMISSION À

- veiller à la mise en œuvre intégrale du cadre réglementaire de 2002, qui prévoit notamment la réalisation d'analyses de marché par les autorités de régulation nationales;
- examiner l'impact de la convergence numérique sur la création, la diffusion et la distribution des contenus européens et, le cas échéant, présenter des propositions visant à promouvoir la qualité et la diversité du marché du contenu numérique, une utilisation accrue de la large bande et le développement des Réseaux de prochaine génération ("*Next Generation Networks*");

- encourager l'investissement dans la recherche et le développement (R&D) dans les TIC, ainsi que l'adoption plus large des TIC dans les secteurs public et privé, notamment au moyen des programmes-cadres de recherche et développement et des programmes pour la compétitivité et l'innovation de l'UE, qu'ils soient actuels ou futurs, y compris en favorisant la participation des petites et moyennes entreprises (PME) et en faisant en sorte que les résultats de ces programmes soient largement diffusés;
- lancer, dès le début de l'année 2006, une stratégie efficace visant à mettre en place, avec l'appui de l'Agence européenne chargée de la sécurité des réseaux et de l'information, un espace européen de l'information sûr et sécurisé, basé sur des réseaux fiables, qui contribue à renforcer la confiance, prend en compte les questions d'identification et d'authentification, reconnaît l'importance du rôle que les fournisseurs, les utilisateurs professionnels, les citoyens et les gouvernements sont appelés à jouer, et qui prévoit un calendrier de mise en œuvre;
- encourager une utilisation efficace des TIC dans les services publics, comme dans le cas de l'administration en ligne ("*eGovernment*") et des services de santé en ligne ("*eHealth*"), par l'échange d'expériences et l'élaboration d'approches communes sur des questions clés telles que l'interopérabilité et l'utilisation efficace des normes ouvertes;
- tenir compte, dans sa communication sur l'administration en ligne, de la Déclaration ministérielle sur le gouvernement électronique;
- préparer pour 2008 une initiative européenne sur la participation de tous à la société de l'information ("*e-inclusion*"), qui abordera des aspects tels que "l'e-accessibilité", l'égalité des chances, la culture numérique et les fractures régionales;
- soutenir les politiques d'éducation et de formation, de façon à ce que l'Europe possède les compétences nécessaires pour la recherche, l'innovation et l'utilisation des TIC;
- promouvoir l'interopérabilité et les normes ouvertes dans l'espace européen de l'information en veillant à ce que la politique européenne de normalisation réponde aux besoins du secteur des TIC.

6. INVITE LES ÉTATS MEMBRES À

- définir des priorités pour la société de l'information, dans le cadre de leurs programmes nationaux de réforme, de sorte que leurs politiques nationales tiennent pleinement compte de la contribution potentielle des TIC à la stratégie de Lisbonne et des mesures nécessaires à sa mise en œuvre;
- veiller à une mise en œuvre rapide et exhaustive du cadre réglementaire européen pour les communications électroniques, qui prévoit notamment la réalisation d'analyses de marché;

- permettre une utilisation plus efficace et souple du spectre en coordonnant les stratégies en fonction des besoins, conformément à la compétence communautaire et sans préjudice des objectifs d'intérêt général, en vue de favoriser l'innovation, la compétitivité, l'interopérabilité et la convergence ainsi que la création d'un marché unique dynamique pour les équipements et les services sans fil innovants;
- promouvoir le déploiement de réseaux avancés sans rupture via la mise en œuvre rapide de stratégies nationales visant à accroître la couverture du haut débit et l'accès aux multiplateformes et à favoriser l'adoption de ces technologies en recourant, le cas échéant, aux fonds structurels de l'UE, conformément aux lignes directrices de la Commission;
- encourager une utilisation efficace des TIC par les services publics et les entreprises (en particulier les PME), en renforçant les compétences nécessaires à leur déploiement, en favorisant l'interopérabilité et les normes ouvertes, ainsi que la mise en place de services publics en ligne efficaces par l'introduction de changements structurels;
- encourager une utilisation efficace des TIC afin de construire d'ici à 2010 une société de l'information ouverte à tous, en réduisant les fractures numériques existantes et en évitant que de nouvelles ne se produisent, grâce à des moyens d'action nationaux;
- renforcer l'appui à la recherche et à l'innovation en encourageant les investissements privés et la coopération entre les programmes de recherche et d'innovation.

7. INVITE TOUTES LES PARTIES PRENANTES À

- continuer à participer sans réserve à un dialogue ouvert et constructif avec les États membres et la Commission, y compris lors de rencontres à haut niveau, en vue de déterminer les mesures à prendre pour construire une société de l'information qui soit compétitive sur le plan mondial, innovante et ouverte à tous;
- définir de nouveaux modèles économiques, des solutions technologiques innovantes et un système efficace d'autorégulation qui stimuleront la concurrence, renforceront la confiance des consommateurs dans les produits et services liés aux TIC et favoriseront l'instauration d'un environnement Internet plus sûr à l'échelle mondiale;
- intensifier l'intégration des TIC dans les processus d'entreprise, au moyen d'applications innovantes et interopérables en matière de TIC, de la normalisation, de changements structurels et de compétences renforcées, afin de tirer pleinement profit des TIC.

8. DÉCIDE de porter les présentes conclusions à l'attention du Conseil européen."

– *E-accessibilité - Conclusions du Conseil*

Dans le même contexte, le Conseil a adopté les conclusions ci-après:

"LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

1. SE FÉLICITE

- de la communication sur l'e-accessibilité adoptée par la Commission le 13 septembre.

2. RAPPELLE

- le plan d'action "eEurope 2002" adopté lors du Conseil européen de Feira des 19 et 20 juin 2000 et visant à la participation de tous à une économie fondée sur la connaissance;
- les conclusions du Conseil des 1^{er} et 2 décembre 2003 sur le suivi de l'Année européenne des personnes handicapées et de la promotion de l'égalité des chances pour les personnes handicapées;
- la Déclaration ministérielle de 2003 sur l'e-inclusion;
- la communication "i2010", et plus particulièrement la troisième priorité, à savoir l'établissement d'une société européenne de l'information fondée sur l'inclusion, qui prévoit la diffusion d'orientations politiques sur l'e-accessibilité.

3. RECONNAÎT

- que l'accès aux TIC a un effet bénéfique sur les perspectives d'emploi et la qualité de vie des personnes handicapées et des personnes âgées;
- que la création d'une société de l'information ouverte à tous jouera un rôle essentiel dans la réalisation des objectifs économiques et sociaux de la stratégie de Lisbonne.

4. SE FÉLICITE QUE LA COMMISSION AIT L'INTENTION

- d'évaluer au bout de deux ans l'efficacité des mesures prises en faveur de l'e-accessibilité et, si nécessaire, de proposer des mesures supplémentaires;
- de recueillir des données pour mesurer les progrès accomplis en matière d'e-accessibilité et d'inclure dans le rapport annuel d'avancement de la société de l'information, établi par la Commission, concernant l'initiative "i2010" un compte rendu des actions menées pour améliorer l'e-accessibilité.

5. INVITE LA COMMISSION À

- établir des contacts avec les États membres au sujet des initiatives et des moyens d'action pour améliorer l'e-accessibilité;
- étudier le rôle que peut jouer la certification pour accroître l'e-accessibilité, tout en tenant compte des intérêts de tous les acteurs concernés;
- coopérer avec des organismes européens et nationaux de normalisation pour promouvoir et, si nécessaire, renforcer les normes européennes en matière d'e-accessibilité;
- continuer d'examiner les besoins des personnes handicapées et des personnes âgées au cours du processus de réexamen du cadre réglementaire pour les communications électroniques;
- coopérer avec les États membres en vue d'élaborer des exigences en matière d'e-accessibilité dans le domaine de la passation des marchés publics et de promouvoir leur application dans les adjudications publiques;
- faciliter le dialogue entre les acteurs clés du domaine concerné, en établissant, en coopération avec les États membres, des cadres de discussion appropriés au sein desquels les utilisateurs et l'industrie pourront rencontrer les décideurs.

6. INVITE LES ÉTATS MEMBRES À

- favoriser l'accès aux TIC et l'accessibilité aux technologies courantes pour les personnes handicapées et les personnes âgées, en vue de trouver des solutions interopérables d'un État membre à l'autre;
- continuer à mettre en œuvre, sur leurs sites web publics, les Instructions pour l'accessibilité des contenus web et à soutenir les travaux du réseau pour l'e-accessibilité par la conception pour tous ("*European Design for All e-Accessibility Network*"), en évitant la fragmentation du marché tout en tenant compte de l'évolution des technologies web;

- présenter, dans les rapports qu'ils établiront régulièrement dans le cadre de "i2010", les progrès qu'ils auront accomplis en matière d'e-accessibilité;
- utiliser tous les instruments à leur disposition pour améliorer l'e-accessibilité, par exemple en introduisant dans leurs marchés publics des exigences en matière d'e-accessibilité.

7. ENCOURAGE TOUTES LES PARTIES PRENANTES À

- élaborer des initiatives communautaires et nationales en faveur de l'e-accessibilité, participer à ces initiatives et les soutenir, en vue d'améliorer la disponibilité des produits et services accessibles dans le domaine des TIC et leur compatibilité avec les technologies d'assistance;
- répondre aux besoins des personnes handicapées et des personnes âgées à l'égard des produits et services liés aux TIC et les associer, elles-mêmes comme les organisations qui les représentent, au processus d'élaboration de ces produits et services."

– ***L'ACCÉLÉRATION DE LA TRANSITION DE LA RADIODIFFUSION ANALOGIQUE
À LA RADIODIFFUSION NUMÉRIQUE - Conclusions du Conseil***

Le Conseil a adopté les conclusions ci-après:

"LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

1. SE FÉLICITE

- de la communication de la Commission concernant l'accélération de la transition de la radiodiffusion analogique à la radiodiffusion numérique;¹
- de la communication de la Commission intitulée "Priorités de la politique de l'UE en matière de spectre radioélectrique pour le passage à la radiodiffusion numérique, dans le cadre de la prochaine conférence régionale des radiocommunications de l'UIT (CRR-06)".²

2. RAPPELLE

- les conclusions du Conseil européen de Barcelone de mars 2002 et du Conseil européen de Séville de juin 2002;
- les conclusions du Conseil du 20 novembre 2003 sur la transition de la radiodiffusion analogique à la radiodiffusion numérique;
- les conclusions du Conseil du 9 décembre 2004 sur le premier rapport annuel sur la politique concernant le spectre radioélectrique dans l'Union européenne et sur l'interopérabilité des services de télévision numérique interactive.

3. NOTE QUE

- la transition de la radiodiffusion analogique à la radiodiffusion numérique est un processus complexe, surtout en ce qui concerne la radiodiffusion terrestre, dont les implications sociales, culturelles et économiques présentent un défi majeur pour les entreprises, les utilisateurs et les autorités publiques;
- dans le cadre de la préparation de cette transition, il faudra examiner les questions touchant à la couverture géographique, à la fourniture d'informations au public et à la disponibilité des fréquences appropriées et du matériel nécessaire;

¹ Doc. 9411/05.

² Doc. 12817/05.

- la plupart des États membres comptent mener à terme l'abandon de la radiodiffusion télévisuelle terrestre analogique pour 2012, alors que certains auront terminé, à l'échelle régionale ou nationale, avant 2008;
- la différence de calendrier est due à des divergences concernant le développement du marché de la télévision, la disponibilité de fréquences appropriés et l'importance accordée aux diverses plateformes de distribution dans chaque État membre.

4. EST CONSCIENT QUE

- le passage au numérique contribuera à la réalisation des objectifs de Lisbonne tels qu'ils ont été redéfinis et favorisera l'innovation et la croissance du marché des équipements à destination du grand public et du secteur de la production de contenu audiovisuel;
- la radiodiffusion numérique bénéficie aux consommateurs par l'amélioration de la qualité, du choix et des services, et peut contribuer à répondre aux besoins des personnes handicapées;
- les fréquences supplémentaires rendues disponibles par l'abandon de la radiodiffusion télévisuelle terrestre analogique devraient être utilisées de façon optimale pour la société et l'économie, tant au niveau national qu'au niveau européen, en tenant compte des objectifs et des intérêts politiques en jeu;
- la responsabilité des actions concernant le passage au numérique incombe aux États membres, l'UE pouvant toutefois jouer un rôle de coordination;
- pour renforcer la sécurité des opérateurs économiques et des consommateurs, il importe de mettre en place un cadre réglementaire stable, de veiller à la transparence des politiques et de favoriser la coordination des actions;
- la radiodiffusion numérique en clair est particulièrement importante pour certains États membres.

5. INVITE LES ÉTATS MEMBRES

- dans la mesure du possible, à mener à terme le passage au numérique avant 2012;
- à publier avant 2006, lorsque cela n'a pas encore été fait, leurs propositions en matière de passage au numérique, et à veiller à ce que les interventions des pouvoirs publics soient transparentes, justifiées, proportionnées, non discriminatoires et faites en temps utile;

- à veiller à une coordination suffisante avec les radiodiffuseurs et les autres intervenants au niveau national dans le cadre global d'un processus régi par les forces du marché;
- à veiller à ce qu'une stratégie soit en place pour fournir aux consommateurs des informations sur le passage au numérique;
- à s'assurer que leurs plans en matière de spectre radioélectrique soient suffisamment souples pour permettre la mise en place de nouveaux services de radiodiffusion numérique et de communications électroniques faisant appel aux fréquences libérées par le passage au numérique, tout en veillant à ce que tous les utilisateurs potentiels bénéficient d'un accès équitable;
- dans le cadre de la conférence régionale des radiocommunications, de 2006 (CRR-06) et des futures conférences mondiales qui y seront consacrées, à préconiser la souplesse dans l'utilisation des fréquences libérées et l'adoption d'une date limite aussi proche que possible de 2012 pour la protection des services de radiodiffusion télévisuelle terrestre analogique, tout en veillant à ce que les propositions européennes communes en tiennent compte;

6. INVITE LES ÉTATS MEMBRES ET LA COMMISSION

- à poursuivre les discussions sur la manière de passer rapidement au numérique;
- à engager un débat actif sur l'utilisation du dividende numérique, et notamment sur la manière de satisfaire la demande future de services paneuropéens.

7. INVITE LA COMMISSION

- à soutenir les plans des États membres visant à promouvoir la radiodiffusion numérique;
- à tenir à jour les informations disponibles sur son site web en ce qui concerne les plans nationaux de passage au numérique et à fournir au Comité des communications une liste régulièrement actualisée des dates de passage au numérique au niveau national, sur la base des informations fournies par les États membres;
- à continuer de soutenir la mise au point de technologies nouvelles et novatrices en matière de radiodiffusion et de communication sans fil par le biais des programmes de recherche et développement de l'UE."

– ***SOMMET MONDIAL SUR LA SOCIÉTÉ DE L'INFORMATION (SMSI)***

La présidence et la Commission ont informé le Conseil des résultats du Sommet mondial sur la société de l'information (SMSI)¹ qui s'est tenu à Tunis du 16 au 18 novembre.

¹ Pour de plus amples informations, voir le site: <http://www.itu.int/wsis/tunis/index.html>.

TRANSPORTS TERRESTRES

– ACCÈS AU MARCHÉ FERROVIAIRE

- a) *Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires (proposition relative à l'accès au marché ferroviaire)***
- b) *Proposition révisée de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route (proposition sur les obligations de service public)***

Le Conseil est parvenu à un accord politique sur la proposition relative à l'accès au marché ferroviaire, qui vise à garantir l'accès au marché des services ferroviaires internationaux de voyageurs. Ce texte s'inscrit dans le cadre du troisième paquet ferroviaire que la Commission a présenté en mars 2004 et qui vise à rendre le transport ferroviaire plus concurrentiel et plus attrayant¹.

La proposition relative à l'accès au marché ferroviaire prévoit d'ouvrir le marché des transports internationaux de voyageurs par chemin de fer en 2010 et inclut le droit pour les trains internationaux de fournir des services de cabotage, à savoir de prendre et de laisser descendre des passagers dans des gares situées dans le même État membre. Dans son accord politique, le Conseil a réalisé le juste équilibre entre l'ouverture du marché, d'une part, et la sauvegarde des services publics, d'autre part.

Par ailleurs, le Conseil a pris acte d'un rapport d'activité concernant la proposition sur les obligations de service public. Cette proposition de règlement, présentée par la Commission, se penche sur les modalités d'intervention des autorités compétentes dans les services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route. Elle comprend un cadre réglementaire mis à jour qui vise notamment à apporter une plus grande transparence à l'attribution de droits exclusifs et à l'octroi de compensations pour les obligations de service public. La Commission a présenté sa proposition en juillet 2005.

Dans le cadre de l'accord politique intervenu sur la proposition relative à l'accès au marché ferroviaire, le Conseil et la Commission ont présenté une déclaration dans laquelle ils sont convenus que l'ouverture du marché ferroviaire dans la Communauté ne peut se réaliser que par étapes et qu'elle doit se faire dans le respect des exigences d'un service public. C'est pourquoi le Conseil s'efforcera de parvenir à un accord politique sur la proposition relative aux obligations de service public dès que possible en 2006.

¹ Ce paquet législatif est constitué de quatre propositions. Outre la proposition susmentionnée, les trois autres propositions législatives concernent:

- un règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux (doc. 7149/04);
- un règlement concernant les exigences de qualité applicables aux services de fret ferroviaire (doc. 7150/04);
- une directive relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté (doc. 7148/04).

– ***DROITS ET OBLIGATIONS DES VOYAGEURS FERROVIAIRES INTERNATIONAUX***

Le Conseil est parvenu à un accord politique sur un projet de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux.

La Commission a présenté sa proposition en mars 2004, dans le but d'établir les droits et obligations de ces voyageurs afin d'améliorer l'efficacité et l'attrait du transport international de voyageurs par chemin de fer.

Le projet de règlement sur lequel le Conseil a marqué son accord est conforme aux dispositions de la COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) et de son appendice CIV (Règles uniformes concernant le Contrat de transport International ferroviaire des Voyageurs et des bagages), en ce qui concerne les questions de responsabilité et la conclusion de contrats de transport, puisqu'il incorpore dans une annexe les chapitres pertinents de la CIV. Le champ d'application du projet de règlement est plus large que celui de la COTIF/CIV, car il prévoit également des dispositions concernant les personnes à mobilité réduite ainsi que des indemnités minimales en cas de retard et il met en oeuvre un système intégré d'information et de réservation pour le trafic international.

Le projet de règlement établit des règles en ce qui concerne:

- les informations que doivent fournir les entreprises ferroviaires, la conclusion de contrats de transport, l'émission de billets et la mise en œuvre d'un système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires;
- la responsabilité des entreprises ferroviaires et leurs obligations en matière d'assurance pour les voyageurs et leurs bagages;
- les obligations minimales des entreprises ferroviaires envers les voyageurs en cas de retard, de correspondances manquées ou d'annulation;
- la protection des personnes à mobilité réduite voyageant en train et l'assistance à ces personnes;
- la définition et le contrôle des normes de qualité du service pour les services internationaux, la gestion des risques pour la sécurité personnelle des voyageurs et le traitement des plaintes;
- des règles générales en matière de contrôle de l'application.

– ***CERTIFICATION DES CONDUCTEURS DE TRAINS***

Le Conseil est parvenu à un accord politique sur un projet de directive relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté, en vue d'adopter une position commune.

Le projet de directive tel qu'il a été approuvé par le Conseil définit les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté. Il fixe également les tâches qui incombent aux autorités compétentes des États membres, aux conducteurs de trains et aux autres parties prenantes du secteur, notamment les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les centres de formation.

De plus, la proposition définit des exigences minimales en matière d'aptitudes physique et mentale, prévoit des contrôles périodiques obligatoires et précise le profil de compétences que doit posséder le conducteur.

En l'état, le projet de directive s'appliquera aux seuls conducteurs de trains, à l'exclusion du reste du personnel à bord des locomotives et des trains, qui participent directement ou indirectement à la conduite et/ou à d'autres tâches essentielles en matière de sécurité. Le projet de directive comporte également une procédure spécifique pour exclure temporairement les conducteurs nationaux qui ne circulent que sur le territoire de leur État membre.

En pratique, la certification se fait sur la base des documents suivants:

- une licence générale portant sur les compétences et connaissances générales essentielles pour cette profession;
- un certificat, complétant la licence, qui tient compte des infrastructures et des matériels roulants spécifiques sur lesquels conducteur est habilité à opérer.

La licence et le certificat seront délivrés respectivement par une autorité nationale (avec la possibilité de déléguer cette compétence sous certaines conditions) et par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui emploie le conducteur.

Après l'entrée en vigueur, le calendrier d'application ci-après est prévu:

- après trois ans: application aux nouveaux conducteurs qui assurent des services transfrontaliers, de cabotage ou de transport de marchandises dans un autre État membre, ou qui travaillent dans au moins deux États membres, et (contrôles périodiques seulement) aux conducteurs qui ont déjà assuré ces services;
- après cinq ans: application à tous les conducteurs qui doivent obtenir une nouvelle licence ou attestation;
- après dix ans: application à tous les conducteurs. Les autorités délivrant la licence ou l'attestation doivent prendre en compte les compétences et l'expérience de ces conducteurs.

– ***PERMIS DE CONDUIRE***

Le Conseil a procédé à un échange de vues sur une proposition de directive relative au permis de conduire.

Le Conseil est convenu de reprendre l'examen de ce point lors de sa prochaine session.

Les principaux objectifs de cette proposition de directive consistent à améliorer la libre circulation des citoyens, en garantissant et en facilitant la reconnaissance mutuelle de tous les permis, à réduire les possibilités de fraude et à accroître la sécurité routière. Cette proposition est une refonte de la directive 91/439/CEE¹.

¹ JO L 237 du 24.8.1991, p. 1.

TRANSPORTS MARITIMES

- ***EMPLOI DANS LE SECTEUR MARITIME - Stimuler les perspectives d'emploi dans le secteur maritime de la Communauté et attirer les jeunes vers les professions maritimes - conclusions du Conseil***

Le Conseil a adopté les conclusions ci-après:

"Vu

- les conclusions du Conseil "Transports" de juin 2003 relatives à l'amélioration de l'image du transport maritime communautaire et visant à attirer les jeunes vers les professions maritimes,
- la structure générale et les orientations de la communication de la Commission sur "la formation et le recrutement des gens de mer" et notant le rapport présenté par les services de la Commission¹ sur les progrès réalisés depuis le Conseil "Transports" de juin 2003,
- les objectifs fixés par les Conseils européens de Lisbonne, de Nice et de Göteborg,

Notant que

- plus de 90 % du commerce mondial et 40 % du commerce intracommunautaire se font par mer,
- la plupart des États membres sont en concurrence les uns avec les autres pour le commerce maritime mondial et participent au commerce maritime intracommunautaire,
- les navires de commerce sont le moyen de transport le plus utilisé pour relier le continent aux territoires insulaires et contribuent par là à la cohésion sociale des États membres,
- le transport maritime constitue un mode de transport extrêmement efficace, sûr, respectueux de l'environnement, économe en énergie et peu coûteux;

Reconnaissant que la diminution du nombre global de marins de l'UE actifs pourrait constituer une menace à long terme pour la préservation du savoir-faire européen tant à bord des navires que – par voie de conséquence – pour les industries maritimes européennes à terre;

¹ Doc. 13932/1/05 REV 1 MAR 153, document de travail de la Commission relatif aux actions entreprises par elle en faveur de l'emploi dans le secteur maritime.

Reconnaissant qu'une telle diminution du nombre de marins européens engagés dans les transports maritimes internationaux est imputable, dans une certaine mesure, à l'image globale des transports maritimes dans l'opinion publique;

Reconnaissant qu'un certain nombre d'initiatives ont été lancées ou mises en œuvre par plusieurs États membres, la Commission et les partenaires sociaux pour faire face à la diminution du nombre de marins européens et qu'elles seront publiées sous la forme d'un guide de bonnes pratiques sur un site web de la Commission;

Notant et encourageant les travaux en cours au niveau international en vue d'améliorer les normes du secteur des transports maritimes, notamment un traitement équitable pour les gens de mer, encourageant ceux qui envisagent de faire carrière dans ce secteur et résolu à mettre le guide de bonnes pratiques en Europe à la disposition des instances internationales concernées, afin de contribuer à leurs travaux en cours en vue de la création d'un recueil international de bonnes pratiques similaire;

Soulignant l'intérêt des normes internationales en matière de qualité des transports maritimes définies dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du travail (OIT), et de la législation communautaire pertinente; et reconnaissant l'importance de la mise en œuvre et du respect de la législation en vigueur, en particulier la législation relative aux conditions de vie et de travail des gens de mer, qui sont essentielles pour la sécurité des navires et la qualité des transports maritimes;

Notant les discussions en cours sur le projet de Convention du travail maritime consolidée de l'OIT et les directives de négociation pertinentes adoptées par le Conseil;

Réaffirmant que la qualité des transports maritimes dans les États membres repose sur le respect des instruments juridiques internationaux et de la législation communautaire; y compris le strict respect des lignes directrices de la Communauté concernant les aides d'État, afin d'éviter la concurrence déloyale;

Reconnaissant que le transport maritime n'est qu'un élément parmi d'autres - même s'il est le plus important - d'une série d'activités complémentaires relevant du domaine maritime, et que les pôles d'activités touchant à la sphère maritime ("maritime clusters") multiplient les avantages économiques produits par leurs composantes individuelles;

Reconnaissant que les gens de mer évoluent souvent d'un service en mer actif à un emploi à terre qui nécessite une expérience dans le domaine maritime, ce qui semble indiquer que les jeunes pourraient être encouragés de manière concrète à envisager de faire toute leur carrière dans le secteur maritime;

Reconnaissant que la meilleure manière de se doter du savoir-faire nécessaire pour intégrer les sociétés exerçant leur activité à terre est d'acquérir une expérience solide à bord de navires de grande qualité, ce qui pourrait donc être encouragé dans le cadre d'une planification de carrière à long terme;

Convaincu que des mesures devraient être prises pour défendre la compétitivité des flottes des États membres et celle des gens de mer de l'UE, à la fois pour que davantage de navires en bon état soient immatriculés dans les États membres et pour accroître la compétitivité des gens de mer cherchant des emplois à bord des navires et à terre dans les industries de services de la sphère maritime;

Soulignant la nécessité d'améliorer la coordination entre les volets "mer" et "terre" du secteur des transports maritimes, afin de définir des centres d'intérêt communs sur les questions liées au marché du travail;

Considérant qu'une éducation et une formation appropriées constituent la base d'une telle carrière, tant en mer qu'à terre, et qu'un marin doté des qualifications pertinentes devrait trouver plus facilement un emploi stable, en particulier s'il dispose de qualifications supérieures aux exigences de la Convention STCW;

Considérant qu'une plus grande compréhension mutuelle des systèmes éducatifs et de formation dans les États membres pourrait accroître la mobilité professionnelle des gens de mer, faciliter l'échange de bonnes pratiques et offrir aux étudiants, aux professeurs et aux formateurs de nouvelles possibilités de mobilité entre les établissements de formation maritime, ce qui bénéficierait aux pôles d'activités touchant à la sphère maritime ("maritime clusters") dans les États membres;

Considérant que de nouvelles mesures devraient être axées sur les objectifs suivants:

- améliorer l'image globale des transports maritimes et du secteur maritime dans le grand public;
- promouvoir une image positive des professions maritimes, entre autres en améliorant leur réputation au sein de la société et en incitant les jeunes à opter pour un emploi qui leur permette de naviguer,
- tirer parti d'une participation plus large des femmes et promouvoir l'inclusion sociale;
- encourager le secteur des transports maritimes à collaborer plus étroitement avec les sociétés d'appui à terre, de façon à décider de la meilleure manière de préserver le niveau de compétence du secteur maritime, tout en maîtrisant les coûts globaux de main d'œuvre du secteur;

- encourager la création de pôles d'activités touchant à la sphère maritime ("maritime clusters"), qui renforcent la compétitivité en encourageant un réseau actif de soutien mutuel et de coopération entre les sociétés exerçant leur activité en mer et à terre;
- encourager l'éducation et la formation continues dans le domaine maritime pour que les gens de mer s'adaptent aux nouvelles compétences émergentes et aux besoins du secteur des transports maritimes et des industries à terre.

LE CONSEIL

1. DEMANDE aux États membres:

- de continuer à prendre des mesures à long terme, en partenariat avec le secteur, en vue de promouvoir les aspects positifs du secteur maritime au sein des écoles et parmi les étudiants d'autres disciplines, et à encourager les jeunes achevant leur scolarité secondaire ou leurs études supérieures à envisager les professions maritimes comme des perspectives de carrière, en accordant une attention particulière aux femmes et aux groupes défavorisés,
- de suivre l'évolution et les effets des mesures prises pour rendre les professions maritimes plus attrayantes, afin d'encourager les jeunes à envisager de faire toute leur carrière en mer, mais aussi à terre. Ce suivi devrait comprendre des mesures prises par le secteur des transports maritimes, et des projets couronnés de succès devraient être présentés en détail à la Commission afin de permettre un échange de bonnes pratiques entre États membres,
- de veiller à ce que la qualité des transports maritimes continue à être encouragée, grâce au strict respect des instruments juridiques de l'OMI et de l'OIT, ainsi que de la législation communautaire,
- de mettre tout en œuvre, en collaboration avec la Commission, dans le cadre des négociations sur une Convention du travail maritime consolidée de l'OIT, pour garantir que le texte final de la Convention puisse rapidement entrer en vigueur et être mis en œuvre par toutes les parties concernées,
- de faciliter les mesures prises par les partenaires sociaux pour créer des organisations de pôles d'activités de la sphère maritime ("maritime clusters"), à l'échelon national ou régional, dans lesquelles des sociétés du secteur maritime exerçant leur activité à terre travailleraient en partenariat avec les compagnies maritimes afin de promouvoir leurs intérêts communs, notamment les besoins à long terme du secteur en matière de qualifications. Les États membres devraient examiner dans quelle mesure les administrations maritimes nationales et régionales devraient être partenaires dans de tels pôles d'activités,

- de recenser – en coopération avec le secteur et les organisations des pôles d'activités touchant à la sphère maritime ("maritime clusters") – toutes les pénuries de qualifications ou les déficits actuels ou à venir de main d'œuvre qualifiée au sein de l'Espace économique européen (EEE) et mettre en place des plans d'action visant à garantir que des formations souples et abordables sont disponibles pour couvrir ces besoins en qualifications,
- d'encourager le secteur et les organisations des pôles d'activités touchant à la sphère maritime ("maritime clusters") à mettre en place des partenariats à long terme avec les établissements de formation maritime de l'EEE, ainsi qu'avec les élèves officiers et les marins formés par ces établissements,
- de tenir dûment compte des résultats des projets de recherche portant sur les programmes d'éducation et de formation dans le domaine maritime,
- d'encourager les établissements de formation maritime – en coopération avec le secteur et les organisations des pôles d'activités touchant à la sphère maritime ("maritime clusters") – à proposer aux gens de mer expérimentés des formations souples et abordables dont le contenu comprendrait des éléments particulièrement utiles pour occuper des professions au sein de compagnies du secteur maritime exerçant leur activité à terre,
- d'encourager les établissements de formation maritime à conclure des partenariats avec leurs homologues d'autres États membres – notamment par le biais de programmes de mobilité des étudiants et des enseignants ou formateurs, d'échanges de programmes d'enseignement et de ressources d'apprentissage, ainsi que d'échange de matériel pédagogique de haute technologie,
- afin de garantir la mobilité des travailleurs dans le secteur maritime, de coopérer avec la Commission et les pôles d'activités touchant à la sphère maritime ("maritime clusters") en vue de repérer et supprimer les derniers obstacles à la mobilité professionnelle des gens de mer entre les États membres,
- d'étudier les possibilités de financement offertes par les fonds communautaires et les utiliser au mieux,
- d'étudier la meilleure manière d'exploiter les possibilités offertes par les directives sur les aides d'État au transport maritime pour soutenir leur secteur ainsi que l'éducation et la formation des gens de mer,
- de recueillir, réexaminer régulièrement et communiquer à la Commission les données concernant l'offre et la demande de marins et de compétences spécialisées en navigation au sein des industries maritimes à terre,
- de garder à l'esprit, lors des travaux futurs dans les instances internationales pertinentes, la nécessité de continuer à attirer les jeunes vers ce secteur.

2. INVITE la Commission:

- à constituer et tenir à jour en permanence, sur un site web de la Commission, un registre accessible au public des bonnes pratiques mises en place par les États membres et les partenaires sociaux, qui fournirait des informations détaillées sur les programmes visant à améliorer l'image du secteur maritime et promouvoir les professions maritimes auprès des jeunes en les leur présentant comme des choix de carrière éventuels,
- à aider les États membres à créer des partenariats entre les établissements de formation maritime – de tels partenariats pourraient comprendre des programmes de mobilité des étudiants et des enseignants ou formateurs, des échanges de programmes d'enseignement et de ressources d'apprentissage, ainsi que l'échange de matériel pédagogique de haute technologie – et le cas échéant, à aider ces programmes de partenariat par le biais des fonds communautaires concernés, sur la base des propositions des États membres,
- à aider les partenaires sociaux à créer un groupe de recherche conjoint spécialement chargé de concevoir une méthodologie commune d'évaluation du nombre de marins,
- à poursuivre l'examen des moyens qui permettraient de stimuler le développement des pôles d'activités touchant à la sphère maritime ("maritime clusters") dans la Communauté afin d'améliorer la compétitivité du secteur maritime,
- à aider les États membres et le secteur à recenser les derniers obstacles à la mobilité professionnelle des gens de mer entre les États membres,
- à continuer à suivre et à analyser l'évolution de la formation et du recrutement des gens de mer, y compris par le biais d'une étude structurée de l'évolution dans le temps des motivations des élèves officiers, sous réserve de la transmission des données par les États membres, et à fournir des rapports périodiques,
- à synthétiser et à analyser les données transmises par les États membres concernant l'offre et la demande concernant les gens de mer et à fournir aux États membres des rapports en la matière.

3. NOTANT les progrès actuellement réalisés dans le dialogue social européen, encourage les partenaires sociaux du secteur des transports maritimes à renforcer les efforts déployés par les États membres et la Commission et, en particulier:

- à tout mettre en œuvre pour garantir l'adoption de la Convention du travail maritime consolidée de l'OIT,

- à entreprendre de nouvelles campagnes de promotion, en insistant sur la possibilité pour les jeunes achevant leur scolarité secondaire ou leurs études supérieures, notamment les femmes et les groupes défavorisés, de choisir de faire toute leur carrière dans le secteur maritime,
- à travailler ensemble, en coopération avec les gouvernements et la Commission, pour créer ou favoriser la création d'associations de pôles d'activités touchant à la sphère maritime ("maritime clusters"), afin de rapprocher les industries des transports et des services maritimes, à un niveau régional et national, de façon à évaluer les besoins à long terme du secteur en matière de qualifications,
- à travailler en étroite coopération avec les établissements de formation maritime, en les assistant le cas échéant, pour mettre au point des programmes de formation qui répondent aux besoins permanents du secteur en matière de compétences,
- avec l'aide de la Commission, à créer un groupe de recherche conjoint spécialement chargé de concevoir une méthodologie commune d'évaluation du nombre de marins,
- à créer des conditions de travail et d'emploi attrayantes qui reflètent l'enseignement et l'éducation reçus par les gens de mer,
- à tirer le meilleur parti des possibilités offertes dans le cadre du dialogue social européen, pour traiter toutes les questions liées aux perspectives d'emploi dans le secteur maritime de la Communauté, y compris pour les gens de mer employés à bord de navires à passagers qui assurent régulièrement des services de transports publics sur des routes maritimes de courte distance dans la Communauté, conformément au traité CE.

4. INVITE en particulier les armateurs et les armateurs-gérants de navires:

- à travailler ensemble, en coopération avec les gouvernements et la Commission, pour créer ou favoriser la création d'associations de pôles d'activités touchant à la sphère maritime ("maritime clusters"), afin de rapprocher les industries des transports et des services maritimes, à un niveau régional et national, de façon à évaluer les besoins à long terme du secteur en matière de qualifications,
- à recenser, en coopération avec les gouvernements et les organisations des pôles d'activités touchant à la sphère maritime ("maritime clusters"), toutes les pénuries de qualifications ou les déficits actuels ou à venir en termes de main d'œuvre qualifiée au sein de l'EEE,

- à mettre en place des partenariats à long terme avec les établissements de formation maritime de l'EEE, notamment afin de permettre l'acquisition d'une expérience en mer, et à contribuer à faire en sorte qu'un nombre suffisant de postes soient proposés aux jeunes officiers des États membres, en particulier à ceux formés dans ces établissements,
 - à garantir les normes de qualité les plus élevées en encourageant leur personnel à entreprendre des formations continues dans le domaine maritime et d'autres formes d'éducation et de formation tout au long de la vie et à faciliter l'avancement de carrière des gens de mer dans le secteur maritime,
 - à contribuer à améliorer les conditions de vie et de travail des marins à bord, notamment en faisant appel aux technologies et aux moyens de communication modernes,
 - à ne pas oublier qu'ils sont les principaux responsables du respect de la législation pertinente en matière de sécurité, de normes sociales et de conditions de travail,
 - à promouvoir une plus grande visibilité et une meilleure image des transports maritimes dans le grand public.
5. CONVIENT de réexaminer tous les deux ans l'impact des mesures prises par toutes les parties concernées pour assurer le suivi des présentes conclusions."

AVIATION**– *RELATIONS EXTÉRIEURES DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION*****– *Négociations UE/États-Unis sur un accord concernant les transports aériens***

La Commission a informé le Conseil du procès-verbal approuvé qui tient compte des résultats des deux derniers cycles de négociations avec les États-Unis, à la suite de quoi plusieurs délégations sont intervenues.

Le président a résumé les résultats de cet échange de vues de la manière suivante:

"Le Conseil a salué les progrès marquants réalisés dans le cadre des négociations sur un accord UE/États-Unis en matière d'aviation, qu'il considère comme une question de la plus haute importance pour le développement futur de l'aviation dans le monde entier. À l'unanimité, le Conseil s'est félicité de ce que le texte constitue une avancée significative par rapport aux propositions examinées par le Conseil en juin 2004, en particulier en ce qui concerne le renforcement de la coopération sur toute une série de questions liées à la réglementation, notamment dans les domaines de la sécurité, de la concurrence et des aides d'État. Si le Conseil a également salué les nouvelles possibilités créées en matière d'accès au marché, par exemple les résultats obtenus concernant l'approbation du partage de codes et l'affrètement d'aéronef avec équipage; il a toutefois observé que des améliorations dans les domaines du régime sur la propriété et du contrôle des compagnies aériennes seraient essentielles pour la conclusion d'un accord de première phase. À cet égard, le Conseil suit avec un grand intérêt le processus de réglementation en cours aux États-Unis, par lequel l'administration cherche à assouplir les règles régissant le contrôle de compagnies aériennes américaines par des ressortissants étrangers. Le Conseil a noté que des modifications claires, significatives et énergiques de la politique américaine dans ce domaine joueraient un rôle décisif dans l'évaluation de la situation globale, qui sera prioritaire une fois achevé le processus de réglementation mené aux États-Unis.

Le Conseil invite la Commission à poursuivre ses efforts en conséquence."

Deux autres cycles de négociations, en faveur desquels les ministres des transports s'étaient prononcés lors de la session du Conseil du 6 octobre, ont eu lieu depuis lors: l'un à Bruxelles, du 17 au 21 octobre, et l'autre à Washington, du 14 au 18 novembre.

– *Accord aérien avec la Chine*

Le Conseil a procédé à un échange de vues sur une proposition de décision autorisant la Commission à engager des négociations avec la Chine en vue de la conclusion d'un accord aérien global.

À la suite des discussions, le Conseil a invité le Comité des représentants permanents à poursuivre l'examen de ce dossier en vue de le soumettre une nouvelle fois au Conseil pour adoption lors d'une prochaine session.

En juin, le Conseil a adopté des conclusions¹ qui définissent une feuille de route pour traiter les questions de politique extérieure dans le domaine de l'aviation. Lors de la session du Conseil, la Commission a déclaré s'associer sans réserve à ces conclusions.

En mars, la Commission avait adopté trois communications, une communication générale stratégique intitulée "Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté" et deux communications spécifiques, ainsi que des recommandations concernant de nouveaux mandats de négociation avec la Russie et la Chine.

¹ JO C 173 du 13.7.2005, p. 1.

– ***SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE***

Le Conseil a pris acte d'un rapport de la présidence sur l'état d'avancement des travaux concernant la proposition de règlement relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, présentée par la Commission (*doc. 14981/05*). La proposition vise à remplacer le règlement (CE) n° 2320/2002¹.

Le règlement (CE) n° 2320/2002 a été adopté au lendemain des attentats du 11 septembre 2001. À la suite d'un rapport annuel sur sa mise en œuvre, la Commission a présenté, le 22 septembre, une proposition de révision dudit règlement².

Le nouveau règlement vise à clarifier, simplifier et harmoniser les exigences juridiques, et à accroître ainsi la sûreté générale de l'aviation civile. La proposition traite en outre la question des mesures de sûreté en vol, y compris le recours à des agents de sécurité (également appelés "sky marshals") à bord des avions.

¹ JO L 355 du 30.12.2002, p. 1.

² Doc. 12588/05.

QUESTIONS INTERMODALES**– GALILEO**

Le 25 octobre 2005, M. Jacques Barrot, vice-président de la Commission, a nommé M. van Miert, ancien membre de la Commission, médiateur pour GALILEO, entre les États membres et l'industrie européenne, afin de faciliter le processus de décision concernant le programme.

Le Conseil a pris note des informations de la Commission sur l'état d'avancement du programme de navigation par satellite Galileo et, en particulier, sur les résultats de la médiation de M. van Miert, qui a abouti à un compromis avec l'industrie européenne, et sur les prochaines étapes des négociations avec le futur concessionnaire-responsable.

Le Conseil a remercié M. van Miert pour son excellent travail et les bons résultats obtenus.

DIVERS

– ***Les objectifs non contraignants comme instrument de la politique dans le domaine énergétique***

Le Conseil a pris note des préoccupations de la délégation danoise, partagées par plusieurs délégations, concernant les objectifs non contraignants comme instrument de la politique dans le domaine énergétique, ainsi que des observations formulées à ce sujet par la Commission.

– ***Suivi de la conférence ministérielle informelle "Vérone III" consacrée à "L'éducation et la formation tout au long de la vie en faveur de la sécurité routière"***

La présidence et le ministre italien ont informé le Conseil des résultats et du suivi de la conférence ministérielle informelle consacrée à "L'éducation et la formation tout au long de la vie en faveur de la sécurité routière" qui s'est déroulée à Vérone, Italie, les 4 et 5 novembre.

– ***Paquet de mesures en faveur de la sécurité maritime***

La Commission a donné au Conseil des informations sur le troisième paquet de mesures législatives en faveur de la sécurité maritime. La Commission a adopté le 23 novembre 2005 un paquet de sept propositions législatives qui visent à renforcer la sécurité du transport maritime en Europe en améliorant la prévention des accidents et les enquêtes sur les accidents, et en renforçant les contrôles sur la qualité des navires. La Commission entend compléter les règles européennes en matière de sécurité maritime et améliorer l'efficacité des mesures existantes.

– ***Présentation de l'entreprise commune SESAR***

La Commission a présenté au Conseil une communication et une proposition de règlement, adoptée le 25 novembre¹, relatifs à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR = *Single European Sky Air Traffic Management and Research*).

Ce qui est envisagé, est un grand projet industriel de la même catégorie que GALILEO ou ITER. Le budget du projet proviendra des fonds communautaires, d'Eurocontrol, des ressources de l'industrie, des redevances de route prélevées conformément à la législation sur le Ciel unique, et des contributions de tout nouveau membre de l'entreprise commune, y compris de pays tiers.

¹ Doc. 15143/05.

La proposition de règlement a pour objet de créer une entreprise commune qui garantira la cohérence et la cohésion du projet, tout en favorisant le partenariat entre la Communauté et les autres organismes publics et privés concernés.

SESAR est le volet technologique de l'initiative "Ciel unique européen", lancée en 2004 pour réformer l'organisation du contrôle du trafic aérien. Il introduira de nouvelles technologies de communication, de contrôle et de calcul entre le sol et le bord, qui optimiseront le travail des contrôleurs aériens et des pilotes. SESAR renforcera la sécurité et l'efficacité environnementale du transport aérien et permettra à l'Europe de rester au tout premier rang du marché mondial de l'aviation.

- ***Communication de la Commission intitulée "L'extension des missions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne - Un Agenda pour 2010"***

Le Conseil a pris note des informations fournies par la Commission concernant une communication¹ et une proposition de règlement² visant à étendre les missions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

- ***Mémorandum sur la sécurité du transport aérien présenté par la délégation française***

Le Conseil a pris acte du mémorandum français sur la sécurité du transport aérien³.

- ***Mémorandum sur la situation du transport routier présenté par la délégation française***

Le Conseil a pris acte du mémorandum français sur la situation du transport routier⁴.

- ***Conférence ministérielle sur les autoroutes de la mer***

Le Conseil a pris note des informations présentées par la délégation slovène et la Commission sur la prochaine conférence ministérielle sur les autoroutes de la mer⁵, qui se tiendra à Ljubljana, Slovénie, le 24 janvier 2006.

- ***Équipage des navires assurant des services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur entre États membres***

Le Conseil a pris acte de la déclaration de la délégation irlandaise concernant l'équipage des navires assurant des services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur entre États membres⁶.

¹ Doc. 14895/05.

² Doc. 14903/05.

³ Doc. 15059/05 + ADD 1.

⁴ Doc. 15254/1/05 REV 1.

⁵ Doc. 14971/05.

⁶ Doc. 15362/05.

AUTRES POINTS APPROUVÉS

AVIATION

Liste noire des transporteurs aériens présentant des risques pour la sécurité

Le Conseil a adopté un règlement concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui ne satisfont pas aux exigences de sécurité communes (*doc. PE-CONS 3660/05*).

Pour plus de précisions, voir le communiqué de presse doc. 15360/05.

TRANSPORTS MARITIMES

Agence européenne pour la sécurité maritime - contribution financière de l'UE pour 2007-2013

Le Conseil a dégagé une orientation générale partielle (à l'exclusion des questions budgétaires) sur la proposition de règlement relatif au financement pluriannuel de l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires.

Le projet de règlement fixe les modalités de la contribution financière de l'UE au budget de l'Agence pour la mise en œuvre des tâches qui lui sont assignées dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires.

La contribution financière de l'UE vise à financer des actions notamment dans les domaines suivants:

- l'information: collecte, analyse et diffusion des bonnes pratiques, techniques et innovations dans le domaine de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures;
- la coopération et la coordination: fourniture aux États membres et à la Commission d'une assistance technique et scientifique liée aux activités menées dans le cadre des accords régionaux concernés;
- l'assistance opérationnelle: soutien, à la demande, des actions menées par les États membres en cas de pollution accidentelle ou délibérée causée par des navires.

TÉLÉCOMMUNICATIONS

Technologies de l'information et de la communication - Prolongation du programme en 2006

Le Conseil a adopté une décision prolongeant en 2006 le programme mis en place par la décision n° 2256/2003/CE pour la diffusion des bonnes pratiques et le suivi de l'adoption des technologies de l'information et de la communication (TIC) (*doc. PE-CONS 3658/05*).

La décision n° 2256/2003/CE a mis en place le programme MODINIS pour assurer le suivi du Plan d'action eEurope 2005 de l'UE, la diffusion des bonnes pratiques pour les TIC et l'amélioration de la sécurité des réseaux et de l'information pour la période 2003-2005.

La nouvelle décision proroge le programme jusqu'au 31 décembre 2006 et fixe les objectifs suivants:

- suivre les performances accomplies par les États membres et les comparer avec les meilleures performances mondiales en utilisant autant que possible les statistiques officielles;
- soutenir les efforts accomplis par les États membres au niveau national, régional ou local pour stimuler l'utilisation des TIC en analysant les bonnes pratiques dans ce domaine et en mettant en place un cadre commun d'interaction des mécanismes d'échange d'expérience; et
- analyser les effets économiques et sociaux de la société de l'information afin de favoriser les débats d'orientation, notamment en ce qui concerne la compétitivité des entreprises, la croissance et l'emploi ainsi que l'inclusion sociale.

L'enveloppe financière pour 2003-2006 est de 30,16 millions d'euros.

Système public de radiomessagerie unilatérale - bandes de fréquences

Le Conseil a adopté une directive du Parlement européen et du Conseil abrogeant la directive 90/544/CEE du Conseil relative aux bandes de fréquences désignées pour l'introduction coordonnée du système paneuropéen public terrestre de radiomessagerie unilatérale (RMU) dans la Communauté (*doc. PE-CONS 3657/05*).

Au titre de la décision n° 676/2002/CE du Parlement européen et du Conseil relative à un cadre réglementaire pour la politique en matière de spectre radioélectrique dans la Communauté européenne (décision "spectre radioélectrique"), la Commission adoptera un nouveau plan harmonisé d'utilisation du spectre, afin d'atteindre les objectifs de la politique de l'UE pour les bandes de fréquences susvisées.

ÉNERGIE**Sécurité de l'approvisionnement en électricité et investissements dans les infrastructures ***

Le Conseil a adopté une directive concernant des mesures visant à garantir la sécurité de l'approvisionnement en électricité et les investissements dans les infrastructures (*doc. PE-CONS 3654/05, 14791/05 ADD 1*).

La directive énonce des mesures visant à garantir la sécurité de l'approvisionnement en électricité de façon à assurer le bon fonctionnement du marché intérieur de l'électricité ainsi que:

- un niveau adéquat de la capacité de production,
- un équilibre adéquat entre l'offre et la demande, et
- un niveau approprié d'interconnexion entre les États membres pour le développement du marché intérieur.

La directive établit un cadre à l'intérieur duquel les États membres doivent définir, en matière de sécurité d'approvisionnement, des politiques transparentes, stables, non discriminatoires et compatibles avec les exigences d'un marché intérieur concurrentiel de l'électricité.

La directive prévoit que les États membres doivent assurer un niveau élevé de sécurité de l'approvisionnement en électricité en prenant les mesures nécessaires pour favoriser un climat d'investissement stable, en définissant les rôles et les responsabilités des autorités compétentes et de tous les acteurs concernés du marché et en publiant des informations à ce sujet. Les acteurs concernés du marché comprennent notamment: les gestionnaires de réseaux de transport et de distribution ainsi que les producteurs, les fournisseurs d'électricité et les clients finals.

Après l'entrée en vigueur de la directive, les États membres disposeront de 24 mois pour se conformer à ses dispositions.

Réseaux transeuropéens d'énergie *

Le Conseil a adopté à l'unanimité une position commune en vue de l'adoption d'une décision établissant des orientations relatives aux réseaux transeuropéens d'énergie (*doc. 10720/05, 13336/05 ADD 1*).

Cette décision a pour objectif d'adapter les orientations relatives aux réseaux transeuropéens dans le secteur de l'énergie adoptées en juin 2003¹, notamment en ce qui concerne les nouveaux États membres, et de permettre le financement de projets d'intérêt commun dans l'Union élargie. La révision des orientations comprend des projets qui faciliteront l'intégration des nouveaux États membres au marché intérieur de l'électricité et du gaz. Elle répond aussi à la nécessité d'inclure des projets auxquels participent les "pays voisins".

La décision définit la nature et la portée de l'action de la Communauté concernant les réseaux transeuropéens dans le secteur de l'énergie et établit une série d'orientations relatives aux objectifs, aux priorités et aux grandes lignes d'action qui guideront l'action de la Communauté dans ce domaine. Ces orientations identifient des projets d'intérêt commun, y compris ceux qui sont prioritaires, dans le cadre des réseaux transeuropéens d'électricité et de gaz.

Cette décision abroge les décisions 96/391/CE et 1229/2003/CE.

AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

Commissaires aux comptes extérieurs des Banques centrales nationales - Irlande

Le Conseil a adopté une décision approuvant la désignation de Deloitte & Touche en tant que commissaire aux comptes extérieur de la Central Bank and Financial Services Authority of Ireland à compter de l'exercice 2005 pour une durée de trois ans (*doc. 14239/05*).

La décision modifie la décision 1999/70/CE concernant les commissaires aux comptes extérieurs des Banques centrales nationales.

MARCHÉ INTÉRIEUR

Véhicules - Contrôle technique - Adhésion à l'accord des Nations unies

Le Conseil a adopté une décision autorisant la Commission à négocier les conditions de l'adhésion de l'UE à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-NU) concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles.

L'objectif de l'accord de la CEE-NU de 1997 sur le contrôle technique des véhicules est d'établir des règles pour le contrôle technique périodique des véhicules à roues immatriculés ou mis en service sur le territoire des parties contractantes.

¹ Décision 1229/2003/CE, JO L 176 du 15.7.2003.