



Bruxelles, le 7 décembre 2011

NOTE D'INFORMATION¹
Conseil "Transports, télécommunications et énergie"

Bruxelles, les 12 et 13 décembre

Le premier jour de la session sera consacré aux questions liées aux transports et le deuxième jour aux questions liées aux télécommunications. Les deux jours, la réunion débutera à 10 heures.

*La **session de lundi consacrée aux transports** sera présidée par M. Sławomir Nowak, ministre polonais des transports, de la construction et de l'économie maritime.*

*Le Conseil devrait adopter un accord politique sur une directive établissant un **espace ferroviaire unique européen**, qui constitue une refonte du premier paquet ferroviaire adopté en 2001.*

*Le Conseil devrait s'efforcer de dégager une orientation générale partielle concernant une proposition de règlement relatif au **tachygraphe** à utiliser par les conducteurs professionnels.*

*Les ministres des transports feront le point de l'état d'avancement des travaux relatifs aux nouvelles orientations définissant une stratégie à long terme pour le développement du **réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**.*

*Le Conseil devrait dégager une orientation générale sur la mise à jour de la directive concernant le niveau minimal de **formation des gens de la mer**, en vue d'aligner la législation de l'UE sur les récentes modifications apportées à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW).*

*Le Conseil devrait également approuver une orientation générale sur la refonte du règlement de 2002 relatif à l'introduction des **prescriptions en matière de double coque** pour les **pétroliers** à simple coque.*

Au cours du déjeuner, les ministres débattront du thème "Transport et innovation - concurrence ou synergie?".

La présidence tiendra une conférence de presse à l'issue de la session (vers 16 heures).

¹ Cette note a été établie sous la responsabilité du service de presse.

*La **session de mardi consacrée aux télécommunications** débutera à 10 heures, sous la présidence de M. Michał Boni, ministre polonais de l'administration et de la numérisation.*

*Le Conseil adoptera sa position en première lecture concernant la décision établissant le **premier programme en matière de politique du spectre radioélectrique**.*

*Le Conseil prendra note d'un rapport sur l'état d'avancement des travaux relatifs à un projet de **règlement concernant l'itinérance** et procédera à un échange de vues sur la base d'un questionnaire établi par la présidence.*

*Les ministres prendront par ailleurs note d'un rapport sur l'état des travaux en ce qui concerne un projet de règlement relatif à un mandat modernisé pour **l'Agence européenne chargée de la sécurité des réseaux et de l'information**.*

*En outre, le Conseil devrait adopter des conclusions sur **l'Internet ouvert et la neutralité d'Internet** en Europe.*

Au cours du déjeuner, les ministres débattront du service universel.

La présidence tiendra une conférence de presse avant la pause déjeuner (vers 12 h 45).

* * *

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

L'accès à la transmission vidéo, téléchargeable en format "broadcast" (MPEG 4), se fera via l'adresse suivante: <http://tvnewsroom.consilium.europa.eu>

Les photos de l'événement figurent dans nos archives photographiques sur www.consilium.europa.eu/photo, où elles peuvent être téléchargées en haute résolution.

TRANSPORTS

TRANSPORTS TERRESTRES

Établissement d'un espace ferroviaire unique européen

Le Conseil, confirmant l'orientation générale qu'il avait dégagée en juin, devrait parvenir à un accord politique sur un projet de directive établissant un espace ferroviaire unique européen (doc. [17324/11](#)), tout en adaptant légèrement la formulation de quelques dispositions afin de tenir compte des amendements adoptés par le Parlement européen.

Tandis que cet accord politique est en cours d'officialisation sous la forme d'une position en première lecture, le Conseil engagera des négociations avec le Parlement européen afin de tenter de parvenir à un accord sur un texte définitif qui devra être adopté conjointement par les deux institutions en deuxième lecture, si possible.

Le projet de directive est une refonte du premier paquet ferroviaire, qui se compose de trois directives concernant respectivement le développement de chemins de fer européens, les licences des entreprises ferroviaires et la gestion de l'infrastructure ferroviaire (directives n° 12, 13 et 14 de 2001), qui ont lancé l'ouverture progressive du secteur ferroviaire à la concurrence au niveau européen.

La refonte a pour objectif de simplifier, de clarifier et de moderniser le cadre réglementaire applicable au secteur ferroviaire européen en vue de stimuler la concurrence, de renforcer la surveillance du marché et d'améliorer les conditions d'investissement dans le secteur. À cette fin, la refonte rassemble en un seul texte les trois directives, y compris les modifications dont elles ont fait l'objet au fil du temps, et apporte un certain nombre d'autres changements, à savoir:

- la concurrence entre les entreprises ferroviaires sera accrue en assurant une plus grande transparence en ce qui concerne les conditions d'accès au marché ferroviaire et en améliorant l'accès des exploitants aux services ferroviaires, tels que les gares, les terminaux de fret et les installations d'entretien. Afin de garantir un accès non discriminatoire, la refonte prévoit en particulier que l'exploitant d'installations de service qui dépend d'une entité ayant une position dominante sur le marché de services de transport ferroviaire concerné doit être indépendant de cette entité dans une certaine mesure, sans qu'il soit nécessaire de créer une entité juridique distincte;
- l'indépendance des organismes de contrôle nationaux et leurs pouvoirs, par exemple celui d'imposer des sanctions ou de réaliser des audits, seront renforcés. La coopération entre organismes de contrôle pour ce qui concerne les questions transfrontières sera également renforcée. Cela contribuera à éliminer les obstacles discriminatoires à l'accès aux services ferroviaires et à assurer le bon fonctionnement du marché des services ferroviaires;
- le financement de l'infrastructure ferroviaire sera amélioré en réalisant une planification à plus long terme, offrant une plus grande sécurité aux investisseurs, et en adaptant les règles de tarification en vue d'encourager la modernisation de l'infrastructure, notamment en ce qui concerne la réduction des émissions sonores.

Cette proposition a été présentée par la Commission en septembre 2010 (doc. [13789/10](#)).
Le Parlement européen a adopté son avis en première lecture le 16 novembre 2011 (doc. [16805/11](#)).

Règlement relatif au tachygraphe

Le Conseil tentera de dégager une orientation générale partielle sur une proposition de règlement relatif au tachygraphe à utiliser par les conducteurs professionnels afin que le respect des règles relatives à la durée de conduite et aux temps de repos puisse être contrôlé dans un souci de sécurité routière, de conditions de travail décentes pour les conducteurs et de concurrence loyale entre les entreprises de transport. Le nouveau projet de règlement (doc. [18148/11](#)) devra remplacer le règlement de 1985 en la matière. Il a pour objectif de rendre la fraude plus difficile et de réduire la charge administrative en utilisant pleinement les nouvelles technologies et en instaurant un certain nombre de nouvelles dispositions réglementaires.

Cette orientation générale partielle ne traite pas de la disposition proposée en ce qui concerne l'intégration dans le permis de conduire de la carte de conducteur qui doit être utilisée avec le tachygraphe. Cette disposition sera examinée ultérieurement, parallèlement à la proposition récemment présentée par la Commission (doc. [16842/11](#)) visant à inclure cette disposition dans la directive relative au permis de conduire.

Les principales questions qui pourraient encore devoir être examinées par les ministres sont les suivantes:

- une demande visant à prévoir de plus larges exemptions de l'obligation d'utilisation du tachygraphe;
- la disposition selon laquelle les sanctions pour les infractions très graves devraient être classées dans la catégorie des sanctions les plus lourdes prévues par les législations des États membres concernés pour ce qui est des infractions à la législation sociale relatives au transport routier; et
- la date à partir de laquelle les véhicules nouvellement immatriculés devront être équipés du nouveau tachygraphe intelligent connecté à un système mondial de radionavigation par satellite.

Le projet de règlement, tel qu'il résulte des discussions menées au sein des instances préparatoires du Conseil, contient les éléments clés suivants:

En ce qui concerne l'utilisation de la technologie, l'actuel enregistrement manuel des données relatives à la localisation du véhicule sera remplacé par un enregistrement automatique grâce au positionnement par satellite. En outre, la communication à distance à partir du tachygraphe délivrant des informations élémentaires sur le respect de la réglementation permettra une détection précoce de toute manipulation ou utilisation frauduleuse éventuelle, ce qui permettra aux agents de contrôle de mieux cibler les contrôles sur route et d'éviter ceux qui sont superflus. Toutefois, les États membres ne seront pas tenus de veiller à ce que leurs autorités nationales chargées de l'inspection soient équipées des instruments requis pour ce type de détection précoce à distance. De plus, le tachygraphe peut être doté d'une interface qui facilitera son intégration dans les applications de systèmes de transport intelligents.

Sur le plan de la réglementation, les spécifications imposées aux ateliers chargés de l'installation et de l'étalonnage des tachygraphes seront renforcées. Afin de réduire la charge administrative, de plus larges exemptions de l'obligation d'utilisation des tachygraphes, que les États membres peuvent accorder à certains utilisateurs, principalement les petites et moyennes entreprises, seront prévues. Le rayon précis pour lequel cette exemption s'appliquera fait encore l'objet de discussions. Dans son texte initial, la Commission a proposé de porter le rayon de 50 à 100 km.

Les mesures réglementaires entreront en application deux ans après la publication du règlement au Journal officiel de l'Union, à l'exception des règles relatives à l'agrément et au contrôle des ateliers et de l'utilisation des cartes de conducteur, qui seront applicables un an plus tôt. L'application de la nouvelle technologie par satellite deviendra obligatoire quelques années plus tard - le calendrier précis est toujours en cours d'examen - une fois que les spécifications techniques relatives au nouveau tachygraphe auront été établies.

Au cours d'un premier débat qui a eu lieu au sujet de la proposition de la Commission (doc. [13195/11](#)), lors de la session du Conseil "Transports" du 6 octobre, les ministres ont tout particulièrement mis en évidence la nécessité d'apporter des améliorations afin de lutter contre la manipulation et la fraude, et ont insisté sur la nécessité de réduire les coûts des entreprises de transport; des préoccupations ont également été exprimées en ce qui concerne les coûts que le nouveau règlement pourrait entraîner.

Le Parlement européen, dont l'approbation est également requise pour que le règlement puisse être adopté, doit encore examiner la proposition.

Le règlement de 1985 relatif aux tachygraphes, qui a déjà été adapté dix fois pour tenir compte des progrès technologiques, établit des normes techniques et fixe les règles relatives à l'utilisation, à l'homologation, à l'installation et au contrôle des tachygraphes. Pour l'heure, deux types de tachygraphes sont utilisés par quelque 900 000 entreprises de transport et 6 millions de conducteurs: le tachygraphe numérique installé dans des véhicules immatriculés après le 1^{er} mai 2006 et le tachygraphe analogique, qui est encore utilisé dans certains véhicules plus anciens.

QUESTIONS INTERMODALES

Réseau transeuropéen de transport

Le Conseil fera le bilan des progrès accomplis en ce qui concerne les nouvelles orientations définissant une stratégie à long terme pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), le but étant de créer un réseau de transport complet et intégré qui couvre l'ensemble des États membres et de leurs régions et qui constitue le socle d'un développement équilibré de tous les modes de transport.

Ces orientations définissent des exigences en matière de gestion des infrastructures ainsi que des priorités pour le développement du réseau, tout en prévoyant des mesures d'application. Elles exposent le cadre permettant d'inventorier des projets d'intérêt commun contribuant au développement du réseau. De tels projets concernent par exemple la création, l'entretien, la réhabilitation et la modernisation d'infrastructures pour tous les modes de transport, ainsi que des mesures promouvant une utilisation des infrastructures économe en ressources.

Ce n'est que récemment que les instances préparatoires du Conseil ont commencé à examiner le projet d'orientations proposé par la Commission (doc. [15629/11](#)). D'une manière générale, les États membres sont en faveur de la proposition visant à créer une **structure à deux niveaux** comprenant d'une part un réseau central, dont la mise en place est prioritaire, et d'autre part un réseau global. Toutefois, des discussions plus approfondies devront être consacrées à d'autres aspects de la proposition, notamment les questions suivantes:

- Les **coûts** à engager pour respecter les exigences prévues dans les orientations pour les différents modes de transport, notamment par rail, sont jugés problématiques par plusieurs États membres, qui estiment difficile de s'engager à très long terme à ce stade, compte tenu de la situation économique actuelle. Ces délégations plaident pour que soient prévues des dérogations qui s'appliqueraient éventuellement dans des circonstances précises.
- La plupart des États membres éprouvent en outre des difficultés à s'engager à suivre les **délais** proposés par la Commission, à savoir 2030 pour la mise en place du réseau central et 2050 pour celle du réseau global.
- L'approche consistant à créer des **corridors** du réseau central, ébauchée dans la proposition, est soutenue par plusieurs États membres mais critiquée par plusieurs autres délégations, qui relèvent qu'aucune consultation n'a eu lieu au préalable, que ces corridors, gérés principalement par la Commission, pourraient empiéter sur leur souveraineté et qu'il existe des difficultés dues au fait que cette question est couverte également par la proposition de la Commission relative à un mécanisme pour l'interconnexion en Europe, actuellement à l'examen dans une autre enceinte. Des craintes se sont en outre exprimées de voir le nouveau concept de **plateformes de corridor** entraîner un surcroît de bureaucratie et une augmentation des coûts. Les délégations qui critiquent le concept de corridor semblent privilégier une approche moins contraignante, abandonnant les exigences détaillées proposées par la Commission en ce qui concerne le nombre de modes de transport et d'États membres qui doivent être couverts par un corridor.
- La grande majorité des États membres jugent que le **pouvoir conféré à la Commission** d'actualiser les annexes des orientations devrait être limité dans le temps.
- Des doutes ont été émis quant à la décision prise par la Commission de donner aux orientations la **forme juridique** d'un règlement, qui s'adresse directement à toutes les parties potentiellement intéressées, y compris les autorités régionales et locales ainsi que les intervenants privés, plutôt que d'une décision, adressée seulement aux États membres, comme c'est le cas des orientations actuellement en vigueur.

Les principales caractéristiques de cette nouvelle structure à deux niveaux du RTE-T, telle que décrite dans la **proposition de la Commission**, sont les suivantes:

Le **réseau global**, qui doit être terminé pour la fin de l'année 2050, se composera de toutes les infrastructures RTE-E actuelles et prévues qui satisfont aux exigences des orientations, notamment en ce qui concerne l'utilisation efficace des ressources ainsi que les aspects environnementaux et technologiques.

Le **réseau central**, devant être mis en place pour la fin de l'année 2030, comprend les éléments du réseau global qui présentent la plus grande importance stratégique d'un point de vue européen, par exemple les maillons transfrontaliers manquants, les principaux goulets d'étranglement et les points de connexion intermodale. Il devra respecter des exigences supplémentaires et prendra la forme de **corridors** multimodaux couvrant au moins trois modes de transport différents (ou deux lorsque cela se justifie) et traversant au moins trois États membres. Ces corridors constitueront un instrument pour la gestion des capacités, les investissements, les systèmes de gestion du trafic interopérable ainsi que l'établissement et la coordination d'installations de transbordement multimodales. Les États membres concernés créeront, pour chaque corridor, une plateforme chargée de la gouvernance et de la mise en œuvre coordonnée; chaque plateforme sera présidée par un coordinateur européen désigné par la Commission.

Les annexes de la proposition comprendront des cartes du réseau central et du réseau global ainsi que la liste des projets faisant partie du réseau central.

Les premières orientations définissant la politique en matière de RTE-T ont été adoptées en 1996 et révisées en 2004. En 2010, des cartes couvrant les 10 nouveaux États membres ayant rejoint l'UE en 2004 ont été ajoutées. La révision en cours vise à résoudre les principaux problèmes rencontrés: les maillons manquants, en particulier dans les sections transfrontalières, les disparités constatées en ce qui concerne le développement de l'infrastructure entre les différents États membres et à l'intérieur de ceux-ci, les insuffisances des connections multimodales, les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports ainsi que les carences en matière d'interopérabilité.

La Commission a déposé sa proposition en octobre de cette année. Les orientations doivent être approuvées par le Conseil et le Parlement européen.

TRANSPORTS MARITIMES

Formation des marins

Le Conseil tentera de dégager une orientation générale sur la mise à jour de la directive de 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de la mer (doc. 18147/11), en vue d'aligner la législation de l'UE sur les récentes modifications apportées à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW). La directive de 2008 est la transposition en droit européen de cette convention qui a été adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI) et à laquelle tous les États membres de l'UE sont parties.

Les modifications de la Convention STCW approuvées par l'OMI en 2010 entrent en vigueur en 2012 (des dispositions transitoires étant prévues jusqu'en 2017) et comprennent les éléments suivants:

- des normes actualisées en ce qui concerne l'aptitude médicale et l'aptitude au service, notamment en matière d'abus d'alcool;
- l'établissement des nouveaux profils professionnels de "gens de mer qualifiés" et d'"officiers électrotechniciens";
- la formation en matière de sécurité pour tous les gens de mer;
- clarification et simplification de la définition du "brevet"; et
- prévention des pratiques frauduleuses en ce qui concerne les brevets.

En plus d'incorporer ces modifications au droit de l'UE, le projet de directive prolonge de 13 à 18 mois le délai dont dispose la Commission pour statuer sur la reconnaissance des systèmes de formation et de certification de pays non membres de l'UE, le délai de 3 mois s'étant avéré impraticable. Le nouveau texte prévoit en outre la collecte des informations sur les brevets des gens de mer à des fins statistiques, pour contribuer à l'élaboration des politiques dans ce domaine.

La Convention STCW, adoptée en 1978 et entrée en vigueur en 1984, a été incorporée au droit européen pour la première fois au moyen d'une directive adoptée en 1994, qui a elle-même été modifiée par la suite pour tenir compte des modifications apportées à la convention, puis remplacée par la directive 2008/106 actuellement en vigueur. Outre qu'elle fixe des normes minimales pour la formation des gens de mer travaillant sur des navires de l'UE, la directive actuelle prévoit également une procédure de reconnaissance des brevets délivrés dans des pays extérieurs à l'UE.

Le Parlement européen n'a pas encore rendu son avis sur la proposition, qui a été présentée par la Commission en septembre de cette année (*doc.* [14256/11](#)).

Prescriptions en matière de double coque pour les pétroliers

Le Conseil doit également approuver une orientation générale sur la refonte du règlement de 2002 relatif à l'introduction des prescriptions en matière de double coque pour les pétroliers à simple coque (*doc.* [17025/11](#)). La refonte vise à rassembler les modifications apportées au règlement, dans un souci de clarté; la seule modification apportée aux règles actuellement en vigueur concerne la procédure de mise à jour, dans le règlement, des mentions relatives aux règlements et résolutions concernés, adoptés par l'OMI.

La Conseil et le Parlement européen conféreront à la Commission le pouvoir d'aligner la numérotation de ces références compte tenu d'un éventuel changement de numérotation des règles de l'OMI. Cette procédure, introduite par le traité de Lisbonne, doit remplacer la procédure actuelle, selon laquelle les décisions relatives aux changements apportés à ces mentions sont prises par un comité composé d'experts de la Commission et des États membres. Le Conseil a jugé qu'il suffisait de limiter la portée des modifications possibles à la numérotation, puisque les pétroliers à simple coque seront retirés dans un proche avenir et qu'il est donc peu probable que l'OMI modifie la teneur des règles en la matière.

Le règlement qui fait l'objet de la refonte interdit le transport à destination ou au départ de ports de l'UE de produits pétroliers lourds dans des pétroliers à simple coque et établit un plan d'introduction accélérée pour l'application aux pétroliers à simple coque des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalente prévues dans la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, le délai final étant fixé à 2015. Ce règlement a été adopté en 2002 à la suite d'accidents en mer impliquant des pétroliers et à la pollution qui en a résulté dans les eaux et sur les côtes de l'Union. Son principal objectif est d'améliorer la sécurité et de prévenir la pollution due au transport maritime en rendant les pétroliers plus sûrs.

Le Parlement européen, dont l'approbation est également requise pour l'adoption de ce règlement, n'a pas encore arrêté sa position.

DIVERS (points concernant les transports)

- Paquet "**aéroports**"
 - *Présentation par la Commission*

- Conférence ministérielle sur le **Partenariat oriental** (Cracovie, les 24 et 25 octobre 2011)
 - *Informations communiquées par la présidence* (doc. [16406/11](#))

- **Ciel unique européen**
 - i) Conférence de haut niveau sur la mise en œuvre du ciel unique européen et son extension aux pays tiers (Varsovie, le 28 novembre 2011)
 - *Informations communiquées par la présidence* (doc. [18108/11](#))
 - ii) Mise en œuvre du cadre réglementaire
 - *Informations communiquées par la Commission* (doc. [18291/11](#))
 - iii) Accord sur la création du bloc d'espace aérien fonctionnel de la région du Danube
 - *Informations communiquées par les délégations bulgare et roumaine*

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes européens de **radionavigation par satellite**
 - *Présentation par la Commission*

- Système européen de gestion de la **sécurité aérienne**
 - *Informations communiquées par la Commission* (doc. [18057/11](#))

- Plan d'action pour la **sûreté du fret aérien**
 - *Informations communiquées par la Commission*

- **Système d'échange de quotas d'émission**/Aviation - Point de la situation
 - *Informations orales communiquées par la Commission, à la demande de la délégation finlandaise*

- **Programme de travail** de la prochaine présidence
 - *Informations communiquées par la délégation danoise*

TÉLÉCOMMUNICATIONS

Premier programme en matière de politique du spectre radioélectrique

En session publique, le Conseil adoptera sa position en première lecture (*doc. [16226/11](#) + [ADD.1](#)*) sur un projet de décision relative au premier programme en matière de politique du spectre radioélectrique.

Le texte approuvé est issu des négociations menées en trilogue entre la présidence polonaise, le Parlement européen et la Commission européenne. La position du Conseil sera transmise au Parlement européen, qui devrait l'approuver au cours du premier trimestre de 2012.

L'objectif de ce programme est de définir des orientations politiques et des objectifs pour la planification stratégique et l'harmonisation de l'utilisation du spectre radioélectrique, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur. Le programme couvre tous les domaines d'action de l'Union qui font appel à l'utilisation du spectre, tels que les communications électroniques, la recherche, le développement technologique, l'espace, les transports, l'énergie et l'audiovisuel.

Le nouveau programme vise en particulier à atteindre les objectifs suivants:

- accroître l'efficacité de la gestion et de l'utilisation du spectre;
- rendre disponible en temps voulu une portion du spectre qui soit suffisante et appropriée pour promouvoir les objectifs politiques de l'UE et, à cette fin, mettre tout en œuvre pour identifier, sur la base d'un inventaire du spectre, au moins 1200 MHz de spectre d'ici 2015 au plus tard;
- réduire la fracture numérique et contribuer aux objectifs de la stratégie numérique pour l'Europe en favorisant pour tous les citoyens de l'UE un accès haut débit supérieur ou égal à 30 Mbps au plus tard en 2020;
- permettre à l'UE de prendre l'initiative dans les services de communications électroniques à haut débit sans fil en libérant suffisamment de fréquences dans les bandes rentables, pour que ces services soient largement disponibles;
- promouvoir l'innovation et l'investissement;
- préserver et renforcer une concurrence effective, notamment dans les services de communications électroniques;
- réduire la fragmentation et exploiter pleinement le potentiel du marché intérieur afin de stimuler la croissance économique et d'accroître les économies d'échelle au sein de l'UE.

La décision prévoit l'établissement d'un inventaire des utilisations actuelles du spectre à des fins commerciales et publiques. Cet inventaire sera géré par la Commission, qui adoptera d'ici juillet 2013 les actes d'exécution correspondants pour définir les modalités et les formats de la collecte et de la fourniture des données par les États membres.

La Commission examinera l'application de ce programme avant le 31 décembre 2015 et présentera un rapport au Conseil et au Parlement sur la mise en œuvre de cette décision au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de cette dernière.

Règlement "Itinérance"

En session publique, le Conseil prendra note d'un rapport sur l'état d'avancement des travaux (*doc. [17900/11](#)*) relatifs à un projet de règlement concernant l'itinérance et procédera à un échange de vues sur la base d'un questionnaire établi par la présidence (*doc. [17751/1/11](#)*).

La proposition (*doc. [12639/1/11](#)*) vise à réexaminer le règlement actuel en y introduisant des mesures structurelles destinées à promouvoir la concurrence et à le prolonger jusqu'au 30 juin 2022. Les mesures structurelles proposées ont pour objectif de s'attaquer au manque de concurrence et de choix pour les consommateurs, responsable des prix élevés de l'itinérance. Il s'agit d'ouvrir le marché à différents types de fournisseurs et de sensibiliser davantage les consommateurs aux tarifs de l'itinérance et d'élargir le choix qui leur est proposé en leur permettant d'acheter des services d'itinérance dissociés des autres prestations.

Le règlement actuel expirera le 30 juin 2012. La prochaine présidence danoise s'est fixé pour objectif de parvenir à un accord en première lecture avec le Parlement européen au début de 2012.

Le rapport intérimaire élaboré par la présidence vise à informer les ministres sur les travaux menés à ce jour et à recenser les questions qui devront faire l'objet d'un examen plus approfondi.

Le groupe a examiné la proposition lors de plusieurs réunions sur la base de trois volets qui couvrent les principaux éléments de la proposition: les mesures structurelles; les plafonds tarifaires et la transparence, les mécanismes préventifs et la supervision. La majorité des délégations ont accueilli favorablement la proposition. La plupart d'entre elles ont toutefois demandé des éclaircissements en ce qui concerne la portée exacte de l'obligation d'octroyer l'accès de gros et ont posé des questions concernant la faisabilité technique et pratique d'un découplage des services mobiles nationaux et des services d'itinérance internationale, et concernant le délai pour la mise en œuvre de certaines mesures prévues par le règlement. Elles ont également exprimé certaines inquiétudes quant au niveau des plafonds tarifaires proposés et de la marge des plafonds au niveau des prix de gros et de détail.

Le premier règlement relatif à l'itinérance, adopté en juin 2007, ne couvrait que le trafic vocal. En juin 2009, il a fait l'objet de modifications qui ont eu pour effet d'étendre son champ d'application aux SMS (texte) et à la fourniture de services de gros de données en itinérance. Sa durée a été prolongée jusqu'en juin 2012.

Agence européenne chargée de la sécurité des réseaux et de l'information

Le Conseil prendra acte, en session publique, du rapport sur l'état d'avancement des travaux (*18156/11*) sur un projet de règlement relatif à l'Agence européenne chargée de la sécurité des réseaux et de l'information (ENISA).

La proposition de la Commission vise à renforcer et à moderniser l'ENISA, ainsi qu'à définir un nouveau mandat pour une période de cinq ans.

Le rapport intérimaire établi par la présidence décrit les travaux menés sur ce dossier pendant la présidence polonaise. La seule question restée en suspens est la durée du mandat de l'agence: plusieurs délégations acceptent un mandat limité dans le temps (y compris un mandat plus long que les cinq ans proposés par la Commission), tandis que d'autres délégations sont favorables à un mandat de durée illimitée.

Le mandat actuel de l'ENISA expirera le 13 septembre 2013.

Le Parlement européen devrait terminer son examen en première lecture de cette proposition en mars 2012.

La proposition initiale de la Commission figure dans le document [14358/10](#).

L'Internet ouvert et la neutralité d'Internet

Le Conseil devrait adopter des conclusions sur l'Internet ouvert et la neutralité d'Internet en Europe (doc. [17904/11](#)).

Ces conclusions ont été élaborées sur la base de la communication que la Commission a publiée à ce sujet en avril 2011 (doc. [9350/11](#)). Cette communication a pour objectif de concrétiser l'engagement pris par la Commission de maintenir "le caractère ouvert et neutre de l'internet, en tenant pleinement compte de la volonté des co-législateurs de consacrer désormais la neutralité de l'internet et d'en faire un objectif politique et un principe réglementaire que les autorités réglementaires nationales devront promouvoir". Cet engagement est inscrit dans la déclaration sur la neutralité d'Internet faite par la Commission lors de l'adoption du paquet télécoms de 2009 (*JO C 308 du 18.12.2009, p. 2*).

Dans son projet de conclusions, le Conseil souligne notamment la nécessité de maintenir le caractère ouvert et neutre de l'Internet et de considérer la neutralité de l'Internet comme un objectif politique. Il se félicite de l'intention de la Commission d'évaluer la nécessité, sur la base d'enquêtes réalisées par l'Organe des régulateurs européens des communications électroniques (ORECE), de prévoir des mesures plus strictes et de publier, s'il y a lieu, des orientations complémentaires sur la neutralité de l'Internet. Il se félicite en outre de l'engagement de la Commission de contrôler la mise en œuvre du cadre réglementaire UE pour les réseaux et les services de communications électroniques et de publier, d'ici la fin de 2012, un code des droits en ligne existants dans l'UE.

La Commission est notamment invitée à évaluer, conjointement avec l'ORECE, la différence entre la vitesse de connexion Internet annoncée et la vitesse réelle dans les États membres, et à rendre compte de la situation au Conseil et au Parlement d'ici la fin de 2012. Elle est également invitée à fournir des informations complémentaires sur les meilleures pratiques en matière de gestion du trafic et sur la manière de répondre aux exigences des fournisseurs de services mondiaux concernant la qualité et la tarification des services.

DIVERS (points concernant les télécommunications)

- Conférence ministérielle intitulée "Les perspectives pour le développement du **marché des communications électroniques dans l'Union européenne**" (Varsovie, les 19 et 20 octobre 2011)
 - *Informations communiquées par la présidence ([18159/11](#))*
 - Sixième **conférence** ministérielle **sur l'administration en ligne** (Poznań, les 17 et 18 novembre 2011)
 - *Informations communiquées par la présidence ([18290/11](#))*
 - Communication de la Commission sur les résultats de la consultation publique sur le rôle du **service universel** dans les communications électroniques
 - *Présentation par la Commission*
 - (évent.) Les **données ouvertes** - Un moteur d'innovation, de croissance et de gouvernance transparente
 - *Présentation par la Commission*
 - **Mécanisme pour l'interconnexion en Europe** – Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens de télécommunications et abrogeant la décision n° 1336/97/CE
 - *Présentation par la Commission (doc. [16006/11](#))*
 - État d'avancement de la mise en œuvre du **cadre des communications électroniques**
 - *Informations communiquées par la Commission ([18169/11](#))*
 - **Stratégie numérique pour l'Europe**
 - *Informations communiquées par la Commission*
 - **Programme de travail** de la prochaine présidence
 - *Informations communiquées par la délégation danoise*
-