

NOTE D'INFORMATION¹

Bruxelles, le 28 novembre 2018

**Conseil Transports, télécommunications et énergie
(Questions relatives aux transports)
Bruxelles, le 3 décembre 2018**

Président: Norbert Hofer, ministre autrichien des transports, de l'innovation et de la technologie

La **session débutera** à 9 h 30.

Les ministres s'efforceront de dégager une position du Conseil ("orientation générale") sur les principales propositions relatives à l'**accès au marché** et aux **aspects sociaux** dans le secteur du **transport routier**. Ces propositions comprennent de nouvelles règles relatives aux **temps de conduite et de repos** des conducteurs, à la localisation au moyen de **tachygraphes**, au **détachement** de conducteurs dans d'autres États membres où ils exercent leurs activités, au **cabotage** et à l'**établissement** des transporteurs routiers.

Les ministres chercheront également à dégager une orientation générale sur un projet de directive visant à promouvoir les **transports combinés**.

Le Conseil sera invité à dégager une orientation générale concernant des règles en matière de **gestion de la sécurité des infrastructures routières**.

Les ministres évalueront les progrès réalisés sur une proposition visant à mettre fin aux **changements d'heure saisonniers**.

Les ministres feront le point sur l'état d'avancement des travaux relatifs à une proposition visant à actualiser les **droits des passagers ferroviaires**.

Le Conseil sera invité à adopter une orientation générale sur un projet de directive relative à la **formation des gens de mer**.

Il sera également invité à dégager une orientation générale sur une proposition établissant un système de **guichet unique maritime européen**.

Le Conseil sera invité à marquer son accord sur une orientation générale partielle concernant la proposition relative au **mécanisme pour l'interconnexion en Europe**.

Les ministres feront le point sur l'avancement des travaux concernant une proposition visant à rationaliser les mesures en vue de la réalisation du **réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**.

Ils évalueront les progrès réalisés sur une proposition visant à promouvoir les **véhicules de transport routier propres**.

Le Conseil examinera les avancées réalisées sur un projet de règlement concernant les **informations électroniques relatives au transport de marchandises**.

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

Il adoptera des **conclusions sur le transport par voies navigables intérieures**.

Enfin, la future **présidence roumaine** présentera son **programme de travail**.

Au cours du déjeuner, les ministres discuteront de la capacité de l'espace aérien européen.

Conférence de presse: +/- 19 h 45

* * *

[Conférences de presse et manifestations publiques par transmission vidéo](#)

[Transmission vidéo, téléchargeable en format "diffusion" \(MPEG 4\), et galerie de photos](#)

Propositions majeures relatives à l'accès au marché et aux aspects sociaux dans le secteur du transport routier

Le Conseil s'efforcera de parvenir à une **orientation générale sur les principales propositions relatives à l'accès au marché et aux aspects sociaux dans le secteur du transport routier** (propositions de compromis de la présidence: doc. 14802/18 + ADD 1-4). Ces propositions visent à assurer un équilibre entre des conditions de travail appropriées pour les conducteurs et la liberté donnée aux transporteurs de fournir des services transfrontières. Elles prévoient de nouvelles règles concernant l'accès à la profession de transporteur et l'accès au marché du transport de marchandises par route (y compris le cabotage), les temps de conduite et les périodes de repos ainsi que les tachygraphes, le détachement de travailleurs du secteur du transport routier, et les modalités de contrôle.

Propositions de la Commission

Les propositions de la Commission concernant l'**accès à la profession et l'accès au marché** visent à durcir et à harmoniser les conditions d'établissement des transporteurs et à instaurer une coopération plus efficace des États membres afin de lutter contre les sociétés boîtes aux lettres. Elles ont aussi pour objectif de réviser et de simplifier les dispositions relatives au cabotage et les mécanismes de contrôle y afférents. La [législation en vigueur](#) permet d'effectuer trois transports de cabotage dans un délai de sept jours à compter de la livraison internationale. La proposition établit aussi des règles de licence pour les véhicules utilitaires légers.

Le [règlement de l'UE relatif au temps de conduite](#) fixe des durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire ainsi que la durée minimale des pauses et des temps de repos pour les conducteurs de camions et de bus. La Commission propose une répartition plus souple du repos hebdomadaire qui permettrait aux conducteurs d'accumuler du temps de repos, leur donnant ainsi la possibilité de passer davantage de temps chez eux. Le temps de repos global ainsi que les durées maximales de conduite demeureraient inchangés.

Afin de lutter contre la conduite nomade, la proposition prévoit également d'imposer aux transporteurs routiers d'organiser le travail des conducteurs de manière à ce que ces derniers puissent rentrer chez eux à intervalles réguliers.

La proposition accorde aussi de la souplesse aux conducteurs, leur permettant de continuer à rouler jusqu'à un lieu d'hébergement approprié même lorsque le repos journalier ou hebdomadaire est dû, sauf si cela est de nature à compromettre la sécurité routière.

Les règles de l'UE concernant le **détachement de travailleurs** ont pour but de garantir un même salaire pour un même travail au même endroit. Les règles sectorielles proposées pour les travailleurs du secteur du transport routier cherchent à clarifier l'application de ce principe dans ce secteur particulier.

Le **respect des règles** serait mieux contrôlé, notamment par le recours à des données tachygraphiques aux fins du détachement et à des règles en matière de cabotage ([actuel règlement relatif aux tachygraphes](#)).

La proposition renforce également l'échange d'informations et autres formes de coopération entre les États membres, les méthodes de contrôle - des mesures de contrôle spécifiques étant prévues pour les conducteurs détachés - et la mise en application de la directive sur le temps de travail.

Propositions de compromis de la présidence

Toutes ces propositions sont tellement liées entre elles que les propositions de compromis de la présidence forment un ensemble dont les éléments doivent être arrêtés en parallèle.

Les propositions de compromis de la présidence visent à trouver un juste équilibre entre protection sociale adéquate et fonctionnement du marché intérieur, tout en réduisant la charge administrative.

Pour des informations détaillées sur les propositions de compromis, voir le rapport au Conseil: doc. 14802/18.

Procédure: Les propositions ont été présentées par la Commission en juin 2017 dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité, qui est destiné à promouvoir une mobilité propre, compétitive et socialement équitable.

Le Conseil et le Parlement européen doivent marquer leur accord sur les textes avant que ceux-ci ne puissent entrer en vigueur. Le Parlement n'a pas encore adopté sa position.

[Europe en mouvement \(Informations sur les propositions de la Commission\)](#)

Transport combiné

Le Conseil cherchera à arrêter une **orientation générale** sur une proposition visant à **promouvoir le recours au transport combiné pour le fret routier à longue distance** (proposition de la Commission: doc. [13871/1/18 REV 1](#); proposition de compromis de la présidence: doc. [14213/1/17 REV 1](#)). L'objectif est d'encourager le passage du transport routier à des modes de transport à moindres émissions tels que les voies navigables intérieures, la navigation maritime ou le rail, ce qui permettrait d'améliorer la qualité de l'air et de réduire l'encombrement des axes routiers.

Le projet de directive modifie la [directive sur le transport combiné de 1992](#), qui est le seul instrument juridique à l'échelon de l'Union qui incite directement à un transfert modal dans le transport de marchandises.

La directive en vigueur couvre les activités de transport combiné entre pays de l'UE. La Commission a proposé d'élargir le champ d'application du texte afin d'y inclure les activités intermodales nationales.

La **proposition de compromis de la présidence** limite le champ d'application de la directive aux activités de transport combiné internationales, c'est-à-dire celles menées entre des pays de l'UE ou entre un pays de l'UE et un pays tiers. Dans la pratique, le champ d'application de la directive en vigueur est donc maintenu, mais cela permet d'inclure expressément les activités réalisées en partie dans un pays tiers, sous certaines conditions.

La proposition de la Commission introduit davantage de souplesse en ce qui concerne la longueur du segment routier. La proposition de la présidence précise que l'extension de chaque segment routier au-delà de la limite de 150 km sera laissée à la discrétion de chaque État membre, qui décidera selon ses spécificités régionales.

Les nouvelles règles clarifieraient les éléments de preuve requis concernant les activités de transport combiné. La proposition étendrait en outre les mesures de soutien économique, en particulier les investissements, aux terminaux de transbordement.

Le principal point qui demeure en suspens en vue d'arrêter la position du Conseil est celui du lien qui existe entre cette proposition et les négociations en cours concernant les règles proposées pour le détachement des conducteurs et le cabotage dans le transport international. La question la plus importante qui se pose au sujet de la proposition relative au transport combiné semble être la possibilité d'effectuer du cabotage le long du premier et/ou du dernier segment routier dans un État membre d'accueil. La présidence a pour objectif de parvenir à un accord sur l'ensemble de ces questions au sein du Conseil "Transports".

Procédure: La Commission a présenté sa proposition en novembre 2017 dans le cadre du deuxième ensemble de mesures sur la mobilité, qui est destiné à rendre la mobilité européenne plus propre.

Pour être adopté, le texte devra être approuvé à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement a arrêté sa position en juillet 2018.

[Paquet Mobilité propre \(informations sur les propositions de la Commission\)](#)

[Transport multimodal et combiné \(site web de la Commission \(en anglais\)\)](#)

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Le Conseil devrait marquer son accord une **orientation générale** concernant une proposition visant à **renforcer la gestion de la sécurité des infrastructures routières afin de réduire le nombre des décès et des blessés graves dus aux accidents de la route** ([proposition de la Commission](#); [proposition de compromis de la présidence 14109/1/18 REV 1](#)).

La [directive actuelle concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières](#) a été adoptée en 2008 afin de veiller à ce que les considérations relatives à la sécurité routière soient au cœur de toutes les étapes de planification, de conception et d'exploitation des infrastructures routières. Néanmoins, il ressort de l'évaluation de la Commission que la directive en vigueur n'atteint pas totalement son objectif, qui consiste à réduire de moitié le nombre d'accidents mortels sur les routes d'ici 2020, et qu'une action renforcée est nécessaire.

Une proportion élevée d'accidents de la route se produisent sur une faible proportion des routes où les volumes de trafic et les vitesses sont élevés et où il existe une grande diversité de niveaux de trafic à des vitesses différentes. Tandis que la directive actuelle ne s'applique qu'aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, la proposition élargit le champ d'application de la directive aux autoroutes et aux autres routes principales situées en dehors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Ce champ d'application élargi devrait contribuer sensiblement à l'amélioration de la sécurité des infrastructures routières au sein de l'Union. En vertu de la proposition de compromis de la présidence, chaque État membre signalera les routes principales sur son territoire, en prenant en compte sa classification existante.

La directive s'appliquerait aussi aux routes situées en dehors des zones urbaines qui sont construites grâce à un financement de l'Union.

La proposition introduit une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, qui donne un aperçu de l'ensemble du réseau routier couvert par la directive permettant d'évaluer le risque d'accident. Les autorités utiliseront les résultats pour procéder à des inspections de sécurité routière plus ciblées ou prendre des mesures correctives directes.

Il deviendrait obligatoire de prendre systématiquement en compte dans les procédures de gestion de la sécurité routière les piétons, cyclistes et autres usagers de la route vulnérables. Ces usagers de la route ont représenté 46 % des tués sur les routes de l'Union en 2016.

La Commission devrait présenter un rapport sur le marquage au sol et la signalisation routière, y compris du point de vue de la conduite assistée et des véhicules plus automatisés, dans un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive.

Procédure: la Commission a présenté la proposition concernée en mai 2018, dans le cadre du troisième train de mesures "L'Europe en mouvement", l'objectif étant de rendre la mobilité européenne plus sûre, plus propre, plus efficace et plus accessible.

Pour être adopté, le texte devra être approuvé à la fois par le Conseil et par le Parlement européen.

[Troisième train de mesures "L'Europe en mouvement" \(informations sur les propositions de la Commission\)](#)

[Sécurité routière \(informations générales\)](#)

Changements d'heure saisonniers

Le Conseil **évaluera l'état d'avancement des travaux** en ce qui concerne la proposition visant à **mettre un terme aux changements d'heure saisonniers dans l'UE** (proposition de la Commission: doc. [12118/18](#) + [12118/18 ADD 1](#); [rapport sur l'état des travaux 14838/18](#)).

La Commission a proposé de mettre fin de manière harmonisée aux changements d'heure saisonniers dans tous les États membres de l'UE à partir du 1^{er} avril 2019. Le dernier passage à l'heure d'été aurait lieu le 31 mars 2019, après quoi les États membres auraient la possibilité de revenir une dernière fois à l'heure légale ("heure d'hiver") le dernier dimanche d'octobre 2019. Si les États membres ont le droit de décider de leur propre heure légale, la Commission a également proposé de mettre en place un système de notification, qui devrait être utilisé au cas où un État membre souhaiterait modifier une nouvelle fois son heure légale à l'avenir.

À la suite des discussions menées au sein du groupe du **Conseil**, la proposition a également été examinée lors de la réunion informelle des ministres des transports tenue à Graz le 29 octobre 2018.

À la lumière des différentes discussions menées à ce jour, la présidence a conclu que les États membres auront besoin de plus de temps pour poursuivre les consultations, tant en interne qu'entre États membres voisins, avant que le Conseil ne puisse arrêter sa position sur la proposition.

Procédure: la Commission a présenté la proposition concernée en septembre 2018. Pour être adopté, le texte devra être approuvé à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement n'a pas encore adopté sa position.

Droits des voyageurs ferroviaires

Le Conseil **fera le point sur l'état d'avancement des travaux** concernant un projet de règlement actualisant les **droits des voyageurs ferroviaires** ([proposition de la Commission](#); [rapport sur l'état des travaux](#)).

La proposition révisé le [règlement actuel](#) de 2007, qui s'applique à la fois aux voyages et services nationaux et internationaux.

Cette révision vise à introduire la notion de force majeure dans la fourniture de services ferroviaires, à réduire les dérogations aux règles et à améliorer les droits des personnes handicapées et à mobilité réduite. Elle encouragerait également la mise à disposition de "billets directs", qui portent sur la prestation de services ferroviaires successifs exploités le cas échéant par plusieurs entreprises ferroviaires.

Les règles actuelles, telles qu'elles ont été interprétées par la Cour de justice de l'UE, ne permettent pas aux entreprises ferroviaires d'être exemptées de l'indemnisation des voyageurs pour les retards dus à un cas de force majeure. Cela distingue le rail des autres modes de transport et est considéré comme discriminatoire par les entreprises ferroviaires. Pour remédier à cette situation, la proposition instaure une clause de force majeure qui s'appliquerait dans des situations exceptionnelles causées par des conditions météorologiques difficiles et des catastrophes naturelles.

À l'heure actuelle, les États membres peuvent exempter certains services nationaux de l'application du règlement. Les règles proposées auraient pour effet de limiter sensiblement ces possibilités.

En outre, la proposition renforce les dispositions relatives à l'assistance et à l'information pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite. Elle vise également à améliorer le contrôle du respect des règles en général, en précisant les procédures de traitement des plaintes et les délais.

Au **Conseil**, les discussions en cours au sein du groupe montrent que le défi que constitue la recherche d'une solution techniquement correcte et équilibrée est de taille, et que la définition du choix stratégique le plus approprié continuera à exiger un examen détaillé et exhaustif.

Dans le rapport sur l'état des travaux, la présidence souligne qu'il importe de protéger les droits des voyageurs, et que le fait de procéder de manière intelligente et équilibrée pourrait améliorer l'attractivité des services ferroviaires.

Procédure: la Commission a présenté la proposition concernée en septembre 2017. Pour être adopté, le texte devra être approuvé à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement a adopté sa position le 15 novembre 2018.

[La Commission européenne modernise les droits des voyageurs ferroviaires européens \(site web de la Commission\)](#)

Formation des gens de mer

Le Conseil sera invité à adopter une **orientation générale** sur une proposition visant à simplifier et à rationaliser le cadre réglementaire actuel de l'UE relatif à **la formation des gens de mer et à la délivrance de leurs brevets** ([proposition de la Commission](#); proposition de compromis de la présidence: doc. [13233/1/18 REV 1](#)).

L'objectif du projet de directive modificative est de maintenir l'alignement des règles de l'UE sur le cadre international (c'est-à-dire la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, ci-après dénommée "Convention STCW") et de moderniser le mécanisme centralisé pour la reconnaissance des gens de mers de pays tiers afin d'accroître son efficacité et son efficacité. Il vise aussi à accroître la clarté juridique en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des brevets des gens de mer délivrés par les États membres.

Dans le cadre du mécanisme commun de l'UE pour la reconnaissance des brevets des gens de mer délivrés par des pays tiers, la Commission doit, avec l'aide de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), contrôler régulièrement que les États membres de l'UE et les pays tiers se conforment bien aux exigences de la directive de l'UE et de la Convention STCW. La proposition rationalise la procédure pour la reconnaissance de nouveaux pays tiers. Elle prolonge aussi le délai pour statuer sur la reconnaissance, faisant passer celui-ci de 18 mois, ce qui s'est révélé irréaliste, à 24 mois, de manière à tenir compte de toutes les étapes nécessaires de la procédure. Le texte de compromis de la présidence précise les délais afin d'accélérer la procédure jusqu'à un certain point.

Le compromis de la présidence n'a pas retenu la proposition visant à introduire le retrait automatique de la reconnaissance d'un pays tiers si aucun marin originaire de ce pays tiers n'a été recruté dans la flotte de l'UE pendant cinq ans. Au lieu de cela, il indique que la reconnaissance devrait être réexaminée si aucun marin originaire du pays tiers n'a été recruté dans la flotte de l'UE pendant sept ans.

Lorsqu'il s'agit de la reconnaissance des gens de mers des autres États membres, les règles proposées précisent quels sont les brevets qui doivent être reconnus mutuellement dans le but d'autoriser des gens de mer dont le brevet a été délivré par un État membre de l'UE à travailler à bord de navires battant le pavillon d'un autre État membre de l'UE.

La proposition de compromis porte le délai de transposition de la directive modifiée à trois ans, au lieu d'un an comme l'avait proposé la Commission.

Procédure: La Commission a présenté la proposition en mai 2018. Pour être adopté, le texte devra être approuvé à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement n'a pas encore adopté sa position.

Guichet unique maritime

Le Conseil sera invité à dégager une **orientation générale** sur une proposition établissant un système de **guichet unique maritime européen** ([proposition de la Commission](#); proposition de compromis de la présidence: 14587/1/18 REV 1).

Dans la situation actuelle, à chaque fois qu'un navire arrive dans un port ou le quitte, il est confronté à de nombreuses obligations de déclaration. Celles-ci ne sont pas harmonisées entre les États membres, ni même au sein des États membres, et elles génèrent une lourde charge administrative pour les exploitants de navires. Elles placent en outre le transport maritime en situation de désavantage concurrentiel par rapport aux autres modes de transport au sein de l'UE.

L'objet de la présente proposition est de remédier à l'absence d'harmonisation de ces obligations de déclaration applicables aux navires. Le nouveau système de guichet unique maritime européen proposé ("EMSWe") vise à regrouper, de manière coordonnée et harmonisée, toutes les formalités déclaratives associées à une escale. Il améliorerait également l'interopérabilité et l'interconnexion entre différents systèmes, permettant ainsi de partager et de réutiliser les données dans une plus large mesure. Toutefois, il n'a pas pour objet de remplacer les guichets uniques maritimes nationaux, mais plutôt de les interconnecter.

Pour y parvenir, la Commission propose, entre autres, de définir un ensemble de données EMSWe couvrant toutes les obligations de déclaration énoncées dans la législation de l'Union, internationale et nationale, et de développer un module d'interface de déclaration harmonisé pour les guichets uniques maritimes nationaux. Le règlement réaffirmerait le principe de la transmission unique d'informations (selon lequel il convient d'effectuer la déclaration une seule fois à chaque escale et de réutiliser les mêmes informations lors d'escales ultérieures au sein de l'UE).

La proposition de compromis de la présidence précise par exemple les responsabilités incombant respectivement aux États membres et à la Commission en ce qui concerne le fonctionnement du EMSWe, renforce la confidentialité et la protection des données sensibles à caractère personnel ou commercial, et prévoit des obligations de déclaration nationales supplémentaires dans des circonstances exceptionnelles.

Procédure: la Commission a présenté la proposition en mai 2018.

Pour être adopté, le texte devra être approuvé tant par le Conseil que par le Parlement européen. Le Parlement n'a pas encore adopté sa position.

Mécanisme pour l'interconnexion en Europe

Le Conseil sera invité à dégager une **orientation générale partielle** sur une proposition visant à établir la base juridique du **mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)** pour la période postérieure à 2020 ([proposition de la Commission](#); proposition de compromis de la présidence: [14712/18](#)).

L'orientation générale est "partielle" en ce qu'elle exclut les questions financières et horizontales ainsi que les questions ayant trait à la participation des pays tiers au programme MIE. Toutes ces questions sont actuellement examinées dans le cadre des négociations relatives au prochain cadre financier pluriannuel (CFP), qui couvrira la période 2021 à 2027.

Le projet de règlement fixe les objectifs du programme et arrête son budget pour la période 2021-2027, ainsi que les formes de financement de l'UE et les règles relatives à l'octroi d'un tel financement. La Commission a proposé un budget total de 42,265 milliards d'euros pour le MIE dans le cadre de sa proposition de CFP.

La proposition relative au MIE a pour objectif de développer, moderniser et achever les réseaux transeuropéens dans les domaines des transports, de l'énergie et du numérique. Elle vise à accélérer l'investissement dans ces réseaux et à mobiliser les financements provenant tant du secteur public que du secteur privé.

Dans le domaine des transports, le MIE promouvra une mobilité sûre et encouragera des infrastructures intelligentes. Dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T), la priorité serait accordée aux chaînons transfrontaliers et aux liaisons manquantes. En outre, une partie des fonds est consacrée au développement d'infrastructures de transport à double usage civil et militaire, en vue d'améliorer la mobilité militaire au sein de l'Union.

La proposition vise également à intégrer l'action pour le climat, en tenant compte des engagements de décarbonation à long terme de l'UE, tels que l'accord de Paris. En particulier, il facilitera la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables.

Dans le domaine des infrastructures de connectivité numérique, le champ d'intervention du programme est ajusté afin de refléter l'importance croissante de la connectivité numérique pour l'économie et la société dans son ensemble. Les projets sont destinés à s'intéresser aux domaines dans lesquels le développement n'est pas viable commercialement ou le marché a montré des défaillances.

Le programme met l'accent sur les synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique, le but étant de renforcer l'efficacité de l'intervention de l'UE et d'optimiser les coûts de mise en œuvre. À cet effet, il prévoit l'adoption de programmes de travail intersectoriels qui permettraient d'intervenir dans des domaines tels que la mobilité connectée et automatisée ou les carburants alternatifs.

Procédure: la Commission a présenté la proposition en juin 2018.

Pour être adopté, le texte devra être approuvé tant par le Conseil que par le Parlement européen.

[Mécanisme pour l'interconnexion en Europe – Communiqué de presse de la Commission](#)

[Le cadre financier pluriannuel: la planification des dépenses de l'UE](#)

Réseau transeuropéen de transport - mesures de rationalisation

Le Conseil **appréciera les progrès accomplis** en ce qui concerne une proposition visant à **faciliter l'achèvement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)** en simplifiant l'octroi des autorisations et d'autres procédures réglementaires (proposition de la Commission [9075/18](#) + [9075/18 ADD1 - ADD3](#); rapport sur l'état des travaux [14226/18](#)). Le projet de règlement vise aussi à clarifier les procédures que les promoteurs de projet doivent appliquer, en particulier les procédures d'octroi des autorisations et de passation de marchés publics.

La proposition de la Commission prévoit que les États membres doivent instituer une autorité compétente unique (guichet unique) qui serait chargée de l'ensemble de la procédure et ferait office de point d'entrée unique pour les promoteurs de projets et autres investisseurs. Des procédures intégrées seraient mises en place; elles donneraient lieu à une seule décision globale. Un délai maximal de trois ans serait fixé pour l'ensemble de la procédure d'octroi d'autorisation.

Il n'existe actuellement pas de dispositions spécifiques relatives aux procédures d'octroi des autorisations et aux procédures réglementaires dans le domaine du RTE-T, et il est souvent difficile pour les promoteurs d'anticiper la date d'octroi de l'autorisation définitive. Des dispositions analogues sont néanmoins applicables dans le domaine du réseau transeuropéen de l'énergie (RTE-E).

Au sein du groupe de travail du Conseil, les États membres ont accueilli favorablement l'objectif de la proposition, qui consiste à surmonter le problème des retards causés par les procédures d'octroi des autorisations et à mettre en œuvre le RTE-T sans retards indus avant 2030. Toutefois, de nombreux autres aspects de la proposition ont été diversement appréciés et doivent être examinés pour permettre de progresser davantage et de parvenir à un accord sur ce dossier.

Procédure: la Commission a présenté en mai 2018, dans le cadre du troisième train de mesures "L'Europe en mouvement", la proposition concernée, dont l'objectif est de rendre la mobilité européenne plus sûre, plus propre, plus efficace et plus accessible.

Pour être adopté, le texte devra être approuvé à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement n'a pas encore adopté sa position.

[En savoir plus sur le RTE-T](#)

[Troisième train de mesures "L'Europe en mouvement" \(Informations sur les propositions de la Commission\)](#)

Véhicules propres

Le Conseil **examinera les progrès** accomplis sur la proposition visant à **promouvoir la pénétration des véhicules propres et économes en énergie sur le marché** en encourageant les organismes publics à choisir en leur faveur dans le cadre des marchés publics (proposition de la Commission: doc. [14183/17](#) + [14183/17 ADD 1](#); [rapport sur l'état des travaux 14779/18](#)).

Lors de l'évaluation de la [directive sur les véhicules propres actuellement en vigueur](#), qui date de 2009, il est apparu que celle-ci n'avait pas donné lieu à une pénétration suffisante des véhicules propres sur le marché dans les pays de l'Union et qu'elle n'avait eu qu'un impact limité sur la réduction des gaz à effet de serre et des émissions de polluants atmosphériques.

La Commission a donc proposé une directive modificative, qui vise à accroître la pénétration sur le marché des véhicules à émissions faibles ou nulles dans le cadre de marchés publics et à permettre ainsi de réduire les émissions globales des transports et d'augmenter la compétitivité et la croissance dans le secteur des transports.

Pour atteindre cet objectif, la proposition élargit le champ d'application de la directive existante afin de couvrir tout l'éventail des marchés publics, introduit une définition des termes "véhicule propre" et fixe des objectifs minimaux en matière de marchés publics pour les véhicules propres à l'horizon 2025 et 2030.

Au sein des instances du **Conseil**, la proposition est examinée par le groupe de travail, où les délégations ont salué l'objectif de réduction des émissions. Les travaux ont fait apparaître que la définition des termes "véhicule propre" ainsi que le niveau et la mise en œuvre des objectifs en matière de marchés publics constituent deux difficultés majeures. Des travaux supplémentaires seront nécessaires au niveau du groupe pour parvenir à un accord sur ce dossier.

Procédure: La Commission a présenté la proposition en novembre 2017, dans le cadre de son deuxième train de mesures sur la mobilité.

Pour être adopté, le texte devra être approuvé à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement n'a pas encore adopté sa position.

[Paquet Mobilité propre \(informations sur les propositions de la Commission\)](#)

Informations électroniques relatives au transport de marchandises

Le Conseil fera **le point sur l'état des travaux** concernant une proposition visant à rendre le secteur des transports plus efficace en établissant un cadre juridique uniforme pour le recours à la transmission, **par voie numérique, d'informations relatives au transport de marchandises** ([proposition de la Commission](#); [rapport sur l'état des travaux 14231/18](#)).

En vertu de la proposition de la Commission, l'ensemble des autorités publiques compétentes devraient accepter les informations relatives au transport de marchandises transmises sous forme électronique. Elles devraient également mettre en œuvre cette obligation de manière uniforme.

En outre, le projet de réglementation prévoit l'interopérabilité des différents systèmes et solutions informatiques utilisés pour l'échange d'informations relatives au transport de marchandises.

Actuellement, le principal obstacle à un plus large recours aux documents de transport numériques est le niveau variable et généralement faible d'acceptation des documents numériques par les autorités. Cette situation est due à un cadre juridique fragmenté et à un environnement informatique qui se caractérise par une multitude de systèmes d'échange électronique d'informations non interopérables. Il s'ensuit que la plupart des entreprises de transport de marchandises et des autres acteurs du secteur des transports continuent à utiliser des documents papier.

Au sein du groupe du **Conseil**, les États membres ont procédé à un premier examen de la proposition. Si les délégations ont exprimé leur soutien global en faveur de la proposition et de son principal objectif, les premiers échanges ont aussi fait apparaître certaines préoccupations qui devraient être abordées dans la suite des discussions.

Procédure: La Commission a présenté en mai 2018, dans le cadre du troisième train de mesures "L'Europe en mouvement", la proposition, dont l'objectif est de rendre la mobilité européenne plus sûre, plus propre, plus efficace et plus accessible.

Pour être adopté, le texte devra être approuvé à la fois par le Conseil et par le Parlement européen. Le Parlement n'a pas encore adopté sa position.

[Troisième train de mesures "L'Europe en mouvement" \(Informations sur les propositions de la Commission\)](#)

Transport par voies navigables intérieures

Le Conseil adoptera des [conclusions sur le transport par voies navigables intérieures](#).

Les conclusions reconnaissent la contribution importante que ce mode de transport efficace, sûr et durable peut apporter pour réduire les effets négatifs du secteur des transports dans son ensemble.

Les conclusions soulignent la nécessité de poursuivre les efforts pour exploiter le plein potentiel du transport par voies navigables intérieures et invite la Commission à mettre en place un programme de suivi de NAIADES II. Celui-ci devrait être lancé d'ici la fin de 2020.

Divers

- Directive relative au télépéage routier et à l'échange d'informations
Informations communiquées par la présidence
 - Règlement visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien
Informations communiquées par la présidence
 - Règlement établissant le programme spatial de l'Union
Informations communiquées par la présidence sur l'état d'avancement des travaux
 - Révision du règlement sur l'affrètement d'aéronefs avec équipage
Informations communiquées par la présidence
 - Réunion informelle des ministres des transports et de l'environnement (Graz, 29 et 30 octobre 2018)
Informations communiquées par la présidence ([14696/18](#))
 - L'agenda social dans l'aviation
Informations communiquées par la délégation luxembourgeoise
 - Négociations avec l'ASEAN
Informations communiquées par la présidence
 - Tarification durable des infrastructures de transport et internalisation des externalités du transport
Informations communiquées par la Commission
 - Programme de travail de la prochaine présidence
Informations communiquées par la délégation roumaine
-